RECHTLICHE NATUR

DES

EISENBAHNFAHRSCHEINES.

INAUGURAL-DISSERTATION

VORGELEGT

DER JURISTISCHEN FAKULTÄT DER KÖNIGL. BAYR.

FRIEDRICH-ALEXANDERS-UNIVERSITÄT

IN

ERLANGEN

VON

DR. JUR. HANS NELLESSEN,

REFERENDAR

IN AACHEN.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41543506_0063

RECHTLICHE NATUR

DES

EISENBAHNFAHRSCHEINES

VON

DR. JUR. HANS NELLESSEN,

REFERENDAR

IN AACHEN.

Seinen teuren Eltern

in Liebe und Dankbarkeit gewidmet.

Litteratur.

1. *Arndts, Bluntschli, Pözl,* Kritische Ueberschau der deutschen Gesetzgebung und Rechtswissenschaft, Bd. V.
2. *Bekker* und *Muther,* Jahrbücher des gemeinen deutschen Rechts, Bd. I.
3. *Busch,* Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts.
4. *Eger,* Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher und österreichischer Gerichte.
5. *Endemann,* Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. II, I u III.
6. *Fellner,* Die rechtliche Natur der Inhaberpapiere.
7. *Förster,* Erläuterungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874.
8. *Fuchs,* Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs.
9. *Goldschmidt,* Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band V.
10. *Goldschmidt,* Die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen im Güterverkehr, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Bd. IV, Heft 4.
11. *Göppert,* Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen.
12. *v. Holtzendorff,* Der Gerichtssaal, Bd. II.
13. *Hænle* und *Kempner,* Juristische Wochenschrift, fünfzehnter Jahrgang.
14. *Hartmann,* Die Theorien über die rechtliche Natur des Wechsels bei *Lœhr,* Centralorgan für das deutsche Handels- und Wechselrecht, Bd. III.
15. *Ihering,* Jahrbücher für Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts, Bd. XXIII.
16. *de Jonge,* Die Unübertragbarkeit der Retourbillete.
    „ Retourbillets und kein Ende.
17. *Koch,* Vorträge und Aufsätze hauptsächlich aus dem Handels- und Wechselrecht.
    „ Deutschlands Eisenbahnen.
18. *Kohler* und *Ring,* Archiv für bürgerliches Recht, Band VI, Heft 2.
19. *Knittel,* Die Vindikation der Inhaber- und Ordrepapiere.
20. *Kühlwetter,* Erläuterungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
21. *Kuntze,* Inhaberpapiere.
22. *Lehmann,* Zur Theorie der Werthpapiere.
23. *Meili,* Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten. Leipzig 1888.
24. *Meili,* Das Telephonrecht, Leipzig 1885.
25. *Burron* und *Küntzel,* Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, zehnter Jahrgang, 1. Heft.
26. *Ruckcleschel,* Commentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
27. *Pappenheim,* Begriff und Arten der Papiere auf Inhaber im Sinne des Artikels 307 des deutschen Handelsgesetzbuches.
28. *Schneeli,* Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheines.
29. *Thœl,* Handelsrecht, Band I.
30. *Unger,* Die rechtliche Natur der Inhaberpapiere.
31. *Vogel,* Das Dispositionsrecht beim Transport.
32. *Wehrmann,* Das Eisenbahnfrachtgeschäft, Stuttgart 1880.
33. *v. Hahn,* Commentar zum Handelsgesetzbuch, Bd. II.
34. *v. Bahr,* Im Gerichtssaal, Bd. XI, Heft 7.
35. *v. Könne,* Staatsrecht II.
36. *Laband,* Staatsrecht des deutschen Reiches, Bd. II.

In neuerer Zeit ist von den Gerichten[1]) wiederholt entschieden worden, dass die dem von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen Verbote entgegen geschehene Übertragung der teilweise bereits benutzten Rückfahrscheine an Dritte eine unbefugte Handlung sei, und dass der Dritte, welcher solche Rückfahrscheine benutze, sich eines Betruges im Sinne des § 263 St. G. B. schuldig mache.

Diese Entscheidungen haben insbesondere in Laienkreisen die heftigsten Anfechtungen erfahren; man war daran gewöhnt, in der Übertragung eines bereits zur Hinreise benutzten Rückfahrscheines die Ausübung eines guten Rechts zu erblicken und den von der Bahnverwaltung dem Fahrscheine aufgedrückten Vermerk „nicht übertragbar“ als unverbindlich zu betrachten.

Freilich waren sich die Meisten eines Grundes dieser Unverbindlichkeit nicht bewusst; es war vielmehr in dieser Beziehung eine laxe Moral üblich geworden, wie diese häufig da auftritt, wo ein ökonomisch Starker einem verhältnismässig Schwächeren gegenübersteht, indem der letztere in manchen

[1]) Vergl. *Eger,* Das deutsche Frachtrecht, Bd. III S. 375 ff.

Beziehungen von seinem Mitkontrahenten bedrückt und seines freien Willens beraubt, durch solche kleine Mittel, auch ohne sich die Frage nach der Rechtmässigkeit derselben vorzulegen, einen Vorteil zu erringen trachtet.

Durch eine solche Übung kann nun sicherlich nicht Unrecht zu Recht werden und sie allein, mag sie auch bis in die Anfänge des Eisenbahnverkehrs zurückreichen, kann für sich allein nicht gegen die Richtigkeit der obigen Entscheidungen ins Feld geführt werden.

Nun kommt aber noch dazu, dass die Wissenschaft zum grössten Teil der Ansicht der Gerichte nicht gefolgt ist, sondern entweder die Entscheidung selbst oder wenigstens ihre Begründung angegriffen hat.

Am weitesten geht hierin *Ihering.*[1])

Er folgert die Unzulässigkeiten des Vermerkes „nicht übertragbar“ aus der rechtlichen Natur des Fahrscheines, welchen er für ein Inhaberpapier hält; nach ihm ist ein solcher Vermerk für den Richter bedeutungslos, weil die Eisenbahnverwaltung nicht das Recht habe, die hinsichtlich der Rechte aus einem Inhaberpapier geltenden Rechtsgrundsätze durch ihre Reglements ausser Kraft zu setzen, ebensowenig giebt er zu, dass die als lex generalis ungültige Bestimmung als lex specialis contractus die Übertragbarkeit zu einer rechtswidrigen mache,

---

[1]) *Ihering,* Rechtsschutz gegen injuriöse Rechtsverletzungen. Jahrbücher für Dogmatik, Bd. XXIII, S. 328 ff.

und zwar begründet er dieses damit, dass das objektive Recht der Autonomie der Parteien Grenzen setze, und der Wille derselben ein Rechtsinstitut nicht zu etwas anderem machen könne, als was es ist.

v. Bar[1]) streitet dem Vermerk „nicht übertragbar" nicht jede rechtliche Bedeutung ab, legt ihm aber nur obligatorische Wirkung bei; daraus folgt, dass der Veräusserer eines solchen Retourbillets zwar einen Contractbruch begeht und hieraus auch dem anderen Contrahenten auf das Interesse haftet, dass aber die Veräusserung an und für sich gültig ist und auf den Erwerber auch ein Recht überträgt. Nach dieser Ansicht fehlt also bei der Benutzung eines solchen Retourbillets das Moment der Rechtswidrigkeit und damit ist die Strafbarkeit derselben ausgeschlossen.

Auch *Schneeli*[2]) hält die Bestrafung des Erwerbers und Benutzers teilweise verfallener Rückfahrscheine hier nicht am Platze, freilich nicht aus rechtlichen, sondern aus praktischen Gründen. Er geht von der vielumstrittenen Frage der Wirkung des seiner Ansicht nach an und für sich zulässigen Cessionsverbotes — ob sich diese nur unter den Parteien oder auch gegen Dritte äussere — aus, er entscheidet sich zwar für das letztere, giebt aber zu, dass die entgegengesetzte Meinung namhafte Verfechter hat, wie sie sich denn auch im § 259 Abs. 2

---

[1]) *v. Bar,* Zweifelhafte Betrugsfälle, insbesondere untersagte Benutzung von Eisenbahnretourbillets. „Der Gerichtssaal", Bd. XI, Heft 7, S. 488.

[2]) *Schneeli,* Die rechtliche Natur des Eisenbahn-Fahrscheines, S. 111.

des I. Entwurfes[1]) eines bürgerlichen Gesetzbuches vertreten fand, wenn nun jemand sich dieser Ansicht anschliesst, so fehlte ihm im Falle der Benutzung des Rückfahrscheines das Bewusstsein der Rechtswidrigkeit, und da jeder Angeklagte sich hierauf berufen, und man ihm nicht nachweisen kann, dass er der herrschenden Ansicht folgt, so ist eine Bestrafung desselben praktisch unmöglich.

Zu demselben Ergebnisse wie die Praxis der Gerichte kommt *de Jonge*,[2]) freilich aus ganz anderen Gründen. Nach ihm folgt nämlich die Rechtswidrigkeit nicht aus der Übertretung des Verbotes „nicht übertragbar", sondern dieses Verbot ist überhaupt vollständig überflüssig, weil schon der Natur der Sache nach die Übertragungsmöglichkeit aufhört, wenn eine teilweise Benutzung des Rückfahrscheines eine teilweise Leistung der verpflichteten Bahn-Verwaltung stattgefunden hat; also nicht des ausdrücklichen Verbotes, sondern der Einheitlichkeit und Unteilbarkeit des Beförderungsanspruches wegen ist ein Verkauf bezw. eine Benutzung der Rückfahrscheine eine rechtswidrige Handlung und wegen des Vorhandenseins der sonstigen Merkmale ein Betrug.

Dieser Widerspruch zwischen Juristen, wie Ihering und v. Bar auf der einen Seite und den Entscheidungen der Gerichte auf der andern Seite muss auf das Rechtsbewusstein des Volkes einen nachteiligen Einfluss ausüben und das Vertrauen

---

[1]) Diese Bestimmung ist in 2ter und 3ter Lesung endgiltig dahin abgeändert worden, dass ein solches vertragsmässiges Cessionsverbot auch Wirkung gegen Dritte hat.

[2]) Die Übertragbarkeit der Retourbillete.

desselben auf unsere Rechtspflege erschüttern. Eine Abhülfe kann in befriedigender Weise — wenn einmal die Benutzung eines bereits teilweise verfallenen Rückfahrscheines seitens eines Dritten als Betrug strafbar sein soll — nur auf dem Wege der Gesetzgebung erfolgen; das in einem Gesetze aufgestellte Verbot der Übertragung würde zweifellos die Benutzung zu einer rechtswidrigen machen.

Es ist aber unwahrscheinlich, dass eine solche Einzelbestimmung durch ein besonderes Gesetz getroffen wird. Dagegen könnte im Rahmen eines Reichseisenbahngesetzes, in welchem das gesamte auf das Eisenbahnwesen und die Geschäfte der Eisenbahnen bezügliche Recht geregelt werden und in welchem auch die reichen, in dem letzten Menschenalter hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs gemachten Erfahrungen in umfassendster Weise benutzt werden könnten, eine endgültige Regelung der vorliegenden Frage wegen ihrer Bedeutsamkeit ohne Weiteres erfolgen.

Nun ist auch der Versuch einer einheitlichen, gesetzlichen Regelung des Eisenbahnrechts gemacht worden. Im März 1874 wurde von dem Reichseisenbahnamt der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes veröffentlicht und auf Grund zahlreicher Bemerkungen, welche über ihn eingegangen waren, vollständig umgearbeitet. Dieser zweite Entwurf, im April 1875 fertiggestellt, fand bei einer informatorischen Vorberatung mit Commissorien derjenigen Bundesstaaten, welche an der Entwickelung des Eisenbahnwesens vorzüglich interessiert sind, einen so lebhaften Widerspruch, dass man davon Abstand

nahm, ihn gesetzgebenden Faktoren zur Beschlussfassung vorzulegen. Die Wiederaufnahme eines solchen Versuches steht zur Zeit nicht in Aussicht. Es hat daher eine erneute Untersuchung über die vielumstrittene rechtliche Natur des Eisenbahn-Fahrscheines, von welcher in letzter Linie die entgegengesetzten Ansichten über die Wirkung des Vermerkes „nicht übertragbar" ausgehen, ein praktisches Interesse, abgesehen davon, dass wegen der an die Natur des Fahrscheines geknüpften sonstigen Streitfragen auch theoretisch eine Neubehandlung sich verlohnt.

Das Letztere soll unsere Aufgabe sein.

Will man die rechtliche Natur des Eisenbahn-Fahrscheines feststellen, so ist es notwendig, auf das Rechtsverhältnis, welches zwischen Eisenbahnunternehmer und Fahrgast besteht, und zu welchem die Fahrkarte in Beziehung — in welcher Beziehung, darüber besteht Streit — steht, zurückzugehen.

Bei Beurteilung dieses Rechtsverhältnisses kommt zunächst das Handelsrecht in Betracht, denn nach Art. 272 Nr. 3 sind die Geschäfte der zum Transporte von Personen bestimmten Anstalten, falls sie gewerbsmässig betrieben werden, Handelsgeschäfte; auf dieselben finden daher die Normen des Handels-Gesetzbuches Anwendung. Nun enthält aber dieses in den Art. 422 ff. nur Bestimmungen über den Gütertransport der Eisenbahnen, dagegen wird abgesehen von der angeführten Bestimmung des Art. 272[3] des Personentransportgeschäftes in demselben keine Erwähnung gethan. Eine ausserhalb des Handelsgesetzbuches stehende, durch Specialgesetz erfolgte

Regelung existiert auch nicht. Infolgedessen findet das allgemeine bürgerliche Recht Anwendung.

Freilich wird die Ansicht, dass eine specialgesetzliche Regelung nicht bestehe, von *Schott*[1]) nicht geteilt, welcher solch ein Gesetz in dem „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ vom 11. Mai 1874 . . . . . und also auch in der an die Stelle desselben getretenen „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ vom 15. November 1892 . . . . . erblickt.

Zwar bezeichnet er das Betriebsreglement nicht geradezu als Gesetz, sondern als „gesetzvertretende Norm“, und führt nichts Näheres über die juristische Construction einer solchen aus; dass er aber dieselbe für gleichbedeutend mit Gesetz hält, geht aus den Consequenzen hervor, die er aus seiner Auffassung zieht, insbesondere aus derjenigen, dass Ansprüche, die sich unmittelbar auf das deutsche Reglement stützen, gesetzliche Ansprüche seien.

Schott steht jedoch mit seiner Ansicht fast allein,[2]) und das mit Recht. Denn seine Gründe, dass im andern Falle das Publikum gegenüber der Übermacht der Eisenbahnen nicht geschützt sei, dass insbesondere eine Verletzung des in der Verkehrsordnung niedergelegten Transportzwanges auf dem Rechtswege nicht verfolgt werden könne, werden könne, werden zwar allgemein de lege ferenda anerkannt, und man ist darüber einig, dass aus diesen

[1]) *Schott,* Das Transportgeschäft, S. 179 ff.

[2]) Ungefähr derselben Ansicht ist *von Rönne,* Staatsrecht II, 1 S. 231, Note 6.

Gründen eine gesetzliche Regelung der Frage not thut; aber solche Zweckmässigkeitsgründe vermögen nicht auf die rechtliche Qualifizierung des Betriebsreglements bezw. der Verkehrsordnung einen Einfluss auszuüben.

Letztere sind nicht Gesetz, weil sie ohne Mitwirkung des Reichstages erlassen sind; sie sind nicht Verordnungen des Kaisers; denn der Kaiser hat sie nicht unter Gegenzeichnung des Reichskanzlers erlassen und verkündet; sie sind nicht Verordnungen des Reichskanzlers, weil derselbe nicht durch die Verfassung ermächtigt ist, diese Angelegenheiten im Verordnungswege zu regeln; sie sind endlich nicht Verordnungen des Bundesrates, weil kein Reichsgesetz über die Regelung der Eisenbahn-Verhältnisse besteht, — in Ausführung dessen der Bundesrat eine specielle Verordnung erlassen könnte. Die Bestimmungen des Betriebsreglements sind vielmehr nur allgemein festgesetzte Bedingungen für die durch die Frachtgeschäfte begründeten Rechts-Verhältnisse, deren Vereinbarung nach dem Handelsgesetzbuche den Eisenbahnbetriebsunternehmern überlassen ist.

[1]) Der Erlass derselben stellt sich daher juristisch dar als ein Verwaltungsbefehl an die Eisenbahnunternehmer bezw. an die Eisenbahnverwaltungen, alle Transportverträge nach den im Betriebsreglement formulierten Bedingungen abzuschliessen, er enthält zugleich dem Publikum gegenüber eine Ermächtigung

[1]) *Laband,* Staatsrecht des deutschen Reiches, Band II, S. 126.

der Beamten, nach Massgabe der Verkehrsordnung die Eisenbahnbetriebsunternehmer durch solche Frachtverträge zu verpflichten. Nun ist aber der Bundesrat, von dem das Betriebsreglement ausgeht, an sich nicht befugt, Verwaltungsinstruktionen den Eisenbahnbetriebsunternehmern vorzuschreiben; es soll vielmehr nach Art. 45 der Reichsverfassung nur dahin wirken, dass auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden; dagegen liegt ein solcher Verwaltungsbefehl innerhalb der Competenz der Einzelstaaten und in Vertretung dieser hat der Bundesrat das Betriebsreglement erlassen.

An dieser Stelle setzt *Schott* mit der Verteidigung seiner Ansicht ein und führt aus, dass, wenn man zur Erklärung des Betriebsreglements einer von den Bundesstaaten erborgte Competenz des Bundesrats annehme, auch nichts hindere, einen Schritt weiter zu gehen, um der Absicht des Bundesrates gerecht zu werden, und in dem Betriebsreglement eine gesetzesvertretende Norm zu erblicken. *Schott* übersieht jedoch, dass einer Vertretung der Bundesstaaten durch den Bundesrat in dieser Sache keine Verfahrungsbestimmungen im Wege stehen, während für den Erlass eines Gesetzes bestimmte, exclusiv geltende Normen sowohl in der Reichsverfassung, wie auch in den Landesverfassungen niedergelegt sind, welche die Charakterisierung des Betriebsreglements als eines solchen unmöglich machen.

Übrigens hebt *Schott* selbst seine Ansicht indirect auf, indem er sagt, dass der Bundesrat das Betriebsreglement als gesetzvertretende Norm durch

Beschluss festsetzen könnte, „insoweit eine solche nach Verfassung, Gesetzgebung und Konzessionswesen der deutschen Particularstaaten zulässig ist". Die Verfassungen der deutschen Particularstaaten lassen aber durchweg eine vom Bundesrat erlassene gesetzvertretende Norm nicht zu, kennen vielmehr als Norm von Gesetzeskraft nur das Gesetz und für dieses enthalten sie, wie schon oben bestimmt, genaue, absolut notwendige Voraussetzungen, welchen das Betriebsreglement bezw. die Verkehrsordnung nicht genügt. — Das Betriebsreglement ist also nicht mehr als ein Verwaltungsbefehl und als solcher für das Publikum an und für sich unverbindlich; erst wenn der Einzelne zu der Eisenbahn-Verwaltung in Beziehung tritt, wird dasselbe, aber auch nur als lex contractus, bindend. Diese bindende Kraft erlangt das Reglement aber nicht nur dann, wenn der Transportnehmer ausdrücklich mit Bezugnahme auf dasselbe oder wenigstens mit Kenntnis desselben contrahierte, sondern auch schon dann, wenn die Bekanntmachung des Reglements in einer dem ganzen Publikum zugänglichen Weise erfolgt ist, welche Jeden, der mit der Verwaltung contrahieren will, darauf hinweist, dass besondere Transportbedingungen gestellt sind, und in den Stand setzt, sich schon vor Eingehung des Vertrages über alle Transportbedingungen zu unterrichten. Denn da jeder Verständige weiss, dass der Eisenbahnbetrieb ohne zahlreiche, seiner Natur entsprechende Vorschriften nicht bestehen kann, so muss die Kenntnis derselben verlangt, und darf der Einwand der Unkenntnis, als auf unverzeihlicher Nachlässigkeit

oder grober Beschränktheit beruhend, nicht gehört werden.

Vom Standpunkte des Betriebsreglements als lex contractus lassen sich auch die Gründe, die *Schott* noch für seine Ansichten anführt, dass das Betriebsreglement nicht nur Rechte und Pflichten der Eisenbahn, sondern auch solche des Publikums bestimmen und sogar Strafsanktionen enthalte, leicht widerlegen, denn bei jeder Vertragsberedung werden nicht nur Rechte und Pflichten des einen Contrahenten, sondern beider festgesetzt, und die angedrohten Strafsanktionen, die im allgemeinen nur in den Fällen Platz greifen, in welchen der Betreffende bereits in einem vertraglichen Verhältnisse mit der Eisenbahn steht, sind als Conventionalstrafen zu betrachten, denen sich, wie auch sonst üblich, der eine Contrahent für den Fall der Zuwiderhandlung gegen die angenommenen Vertragsbestimmungen unterwirft.

Diese Sonderansicht *Schotts* über die juristische Bedeutung des Betriebsreglements habe zum Teil auch seine vereinzelt dastehende Ansicht über die Beziehungen des Fahrgastes zum Eisenbahnbetriebsunternehmer mitveranlasst.

Schott leugnet nämlich, dass zwischen beiden hinsichtlich der Beförderung ein Vertrag zustande komme und stützt seine Ansicht auf zwei Momente, nämlich einmal auf den durch das Betriebsreglement bezw. die Verkehrsordnung geschaffenen gesetzlichen Transportzwang und dann auf die Gleichartigkeit und Massenhaftigkeit der von den Eisenbahnen auszuführenden Personenbeförderungen.

Aus dem ersten Grunde liege auf der einen Seite gar kein Wille der Eisenbahn vor, die Beförderung dem einzelnen zu versprechen, sondern dieselbe werde dazu vom Recht ohne Rücksicht auf ihren Willen gezwungen; ohne Wille aber kein Vertrag; auf der andern Seite wolle der Passagier mit der Zahlung der Taxe nicht das Aequivalent für die von der Eisenbahn versprochene Transportleistung hingeben, sondern sich nur die Voraussetzung für die Transportpflicht der Eisenbahn verschaffen.

Schott leugnet also aus dem ersten Grunde, dass die an und für sich vorhandenen Elemente eines Personentransportvertrages, nämlich Leistung und Aequivalent, zu einander in synallagmatischer Beziehung stehen.

Aus dem zweiten Grunde fehlt nach *Schott* der Personenbeförderung der individuelle Charakter; ein jeder Vertrag setze ein Gegenübertreten der beiden Contrahenten, eine Berücksichtigung ihrer Individualität voraus, dies sei bei der Personenbeförderung nicht der Fall, vielmehr komme hier der Fahrgast nur als Platzinhaber einer bestimmten Wagenklasse in Betracht. — Beide Gründe *Schott*s sind nicht stichhaltig.

Was zunächst den ersten Grund angeht, so ist schon oben die rechtliche Natur des Betriebsreglements bezw. der Verkehrsordnung auseinandergesetzt worden. Da diese nun keine Gesetze, sondern nur Verwaltungsbefehle sind, gegen deren Verletzung nur auf dem Verwaltungswege vorgegangen werden kann, fehlt auch der von *Schott* angenommene gesetz-

liche Zwang zur Beförderung, der eine Willensbethätigung der Eisenbahn ausschliesst.

Nun herrscht aber darüber Streit, ob unter Negierung der Gesetzesnatur des Betriebsreglements die Eisenbahnverwaltung den sonstigen Privatpersonen vollständig gleichgestellt und ihr völlige Contrahierungsfreiheit gewährt werden muss; es geben vielmehr viele[1]) jedem Einzelnen ein individuelles Recht, von der Eisenbahnverwaltung die Beförderung zu verlangen und zwar auf Grund der den öffentlichen Anstalten durch den Staat auferlegten Verpflichtung zur Wahrung ihrer öffentlichen Zweckbestimmung und ihrer allgemeinen Gebrauchsmöglichkeit. Aber selbst von den Anhängern der letzteren Ansicht wird diese Verpflichtung der Eisenbahn nicht als Transportzwang, sondern als Contrahierungszwang charakterisiert, d. h. als Zwang zum Abschluss des Transportvertrages, dem dann die Verpflichtung zur Ausführung desselben schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen folgt, wie auch Art. 422 H. G. B. hinsichtlich des Gütertransportes nur davon spricht, dass eine Eisenbahn beim Vorhandensein der dort angegebenen Voraussetzungen die bei ihr nachgesuchte „Eingehung eines Frachtgeschäftes", d. h. den Abschluss eines solchen, nicht verweigern dürfe.

Es liegen denn auch absolut keine Umstände vor, welche der Annahme eines Transportvertrages im Wege stünden.

---

[1]) *Ihering,* Rechtsschutz pp. Jahrbücher für Dogmatik, Bd. 23, S. 271. *Meili,* Das Telephonrecht, Leipzig, Cap. III, S. 161 ff. *Schneeli,* Die rechtliche Natur pp., S. 1 ff.

Die Eisenbahnverwaltung veröffentlicht nämlich in den Reglements, Fahrplänen und Tarifen die Bedingungen, welche sie als lex contractus ihren Transportverträgen zu Grunde legen will; der Transportnehmer macht alsdann derselben die Offerte zum Abschluss des Vertrages unter den veröffentlichten Bedingungen, und durch Annahme dieser Offerten seitens der Eisenbahnverwaltung kommt sodann der Vertrag zustande.

Ob die Eisenbahn auf Grund einer öffentlichrechtlichen Obligation oder aus ähnlichen Gründen dazu verpflichtet ist, solch' einen Vertrag abzuschliessen, m. a. W. ob, wie auch sonst vielfach im Leben[1]), so auch für die Eisenbahn ein Contrahierungszwang besteht, habe auf die rechtliche Natur des einmal abgeschlossenen Vertrages keinen Einfluss, und von der Erörterung dieser Streitfrage muss daher Abstand genommen werden.

Der zweite Grund *Schotts*, dass bei der Massenhaftigkeit und Gleichartigkeit der Personenbeförderungen diese alles Individuelle, wie es zum Vertrage nötig sei, abgestreift hätten, lässt die durch das sehr entwickelte Verkehrsleben herbeigeführte Schematisierung der Vertragsabschlüsse unrichtiger Weise einen Einfluss auf diese selbst ausüben und ist deshalb ebenfalls zu verwerfen.

Eine jede Offerte des Passagiers hat ihren konkreten Inhalt über Zeit und Umfang der Leistung und Höhe des Entgeltes, und über diesen Inhalt

---

[1]) Vergl. *Biermann,* Rechtszwang zum Contrahieren. *Iherings* Jahrbücher, Bd. XXXII, S. 267 ff. Rhein. Arch. 80, 1, 49.

kommt die Willenseinigung zustande. Damit ist den Erfordernissen eines Vertrages genügt. Dass der ganze Hergang bei Abschluss des Vertrages etwas schematisch, dass die Berücksichtigung der Individualität nicht so, wie bei manchen anderen Verträgen zur Geltung kommt, das ist eine Erscheinung, die sich heutzutage bei Massenleistungen wiederholt, die aber auf die rechtliche Qualifizierung des Vorganges keinen Einfluss hat; man denke nur an die Kaufverträge, die in einem vielbesuchten Ladengeschäfte bei übergrossem Andrange der Käufer schnell hintereinander abgeschlossen werden. Bei diesen muss man eben so gut, wie bei den „Billet-Verkäufen" — um dieses Wort der Kürze halber zu gebrauchen — annehmen, dass sie alles Individuelle abgestreift haben, und dennoch wird man von solchen nicht sagen können, dass sie darum keine Verträge mehr sind.

Wenn nun zwischen dem Eisenbahnbetriebsunternehmer und dem Passagier hinsichtlich der Beförderung ein Vertrag abgeschlossen wird, so fragt es sich, welcher rechtlichen Natur dieser Vertrag ist. Es kommen hierbei hauptsächlich drei Arten von Verträgen in Betracht, nämlich die locatio conductio rei, operis und operarum.

Karstens[1]) bezeichnet den Transportvertrag als Mandat; jedoch ist seiner Ansicht niemand beigetreten. Es kann aber auch diese Charakterisierung des Vertrages nicht aufrecht erhalten werden gegenüber den Thatsachen, dass hier die Vergütung

1) *Karstens* Archiv f. d. civilist. Praxis, Bd. 37, S. 209 ff.

für die Leistung des Eisenbahnunternehmers nicht nur regelmässig ist, sondern sogar der letzteren vorausgehen muss, dass ferner der Eisenbahnunternehmer für jedes Verschulden seines Vertreters ohne Weiteres haftet, dass endlich die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers durch den Tod des anderen Contrahenten an sich keine Veränderung erleidet, alles Momente, die beim Mandat nur als Ausnahmen zugelassen sind, die aber beim Transportvertrag regelmässig vorkommen.

v. Hahn[1]) erblickt in dem Transportvertrag eine locatio rei; er stützt seine Ansicht darauf, dass dem Passagier das Recht eingeräumt werde, die nach einem bestimmten Orte hin bewegten Transportmittel der Eisenbahn zum Zwecke der Beförderung seiner Person zu benützen. Wie er sich diese locatio conductio rei juristisch denkt, weshalb er ausdrücklich das Vorhandensein einer locatio conductio operis verneint, darüber spricht er sich nicht näher aus. In seiner oben angeführten Begründung begeht er den Fehler, das Schwergewicht des unter den Parteien bestehenden Rechtsverhältnisses in die Benutzung der Transportmittel zu verlegen, während dies der Absicht der Parteien nicht entspricht. Er betont nämlich nur die *Benutzung* der nach einem bestimmten Ort hin bewegten Transportmittel, während dies „nach einem bestimmten Orte hinbewegen" nicht von selbst geschieht, sondern die dies verursachende Thätigkeit des anderen Contrahenten

[1]) *v. Hahn,* Commentar zum Handelsgesetzbuch, Bd. II, S. 739.

Hauptgegenstand des Vertrages ist. Den Parteien ist nicht damit genügt, dass der Eisenbahnunternehmer ihnen den Gebrauch der Transportmittel für eine bestimmte Zeit überlässt, ihr Interesse geht vielmehr lediglich auf die Beförderung bezw. auf das Resultat der Beförderung, die Ankunft an dem bestimmten Orte. Ausserdem besagt die unter den Parteien als lex-contractus geltende Verkehrsordnung in ihrem § 17, Abs. 1: „Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft.“ Demnach ist der Wille der Parteien gar nicht auf die Benutzung eines bestimmten Platzes, etwa eines Wagenabteils, gerichtet, sondern, wie schon oben ausgeführt, allein auf den Transport an den bestimmten Ort, wobei der Platz selbst in gewissen Grenzen (ob I., II., III., IV. Klasse) dem Belieben des anderen Contrahenten überlassen ist. Man könnte nun vielleicht annehmen, — und dies geschieht von *Schneeli* und anderen — dass *von Hahn* bei der Charakterisierung des Transportvertrages locatio conductio rei unter res das ganze Transportunternehmen, die Eisenbahnanstalt gemeint habe, obgleich die Motivierung *von Hahns* darauf nicht schliessen lässt.

Schneeli wendet hiergegen ein, dass alsdann die Benutzung der Eisenbahn nicht so eng begrenzt, auf eine ganz bestimmte Strecke beschränkt sein könne, wie sie es durch den Personentransportvertrag thatsächlich werde; diese Einwendung ist jedoch nicht stichhaltig; will man zugeben, dass das Transportunternehmen als Ganzes eine „res“ ist, so ist es dem Belieben der Parteien vollständig überlassen, die Benutzung dieser res, wie jeder

anderen, auf eine ganz bestimmte Strecke zu beschränken.

Ein Grund, weshalb der Eisenbahnunternehmer dem Passagier dem Gebrauch seiner Anstalt für die Zeit und *nur* für die Zeit, welche dessen Beförderung nach dem bestimmten Orte in Anspruch nimmt, nicht soll gestatten können, ist nicht einzusehen. Dagegen führt diese Auslegung der Ansicht der *von Hahn*s aus dem Grunde zu keinem Ergebnisse, weil das gemeine Recht die Subsumierung der Eisenbahnanstalt, also einer Verbindung von beweglichen und unbeweglichen Sachen und von der Thätigkeit freier Menschen, unter den Begriff der res, wie sie für die locatio conductio rei in Betracht kommt, nicht zulässt.

Anders ist es freilich, wenn eine der im § 17 der Verkehrsordnung „für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders ausgestattete Wagen" zugelassenen Ausnahmen eintritt, und der Passagier einen ganzen Wagenabteil oder einen bestimmten Platz mietet. Jedoch ist hier auch noch dahin zu unterscheiden, ob die Vermietung des Wagenabteils vollständig mit dem Beförderungsversprechen verbunden ist, so dass beides zu einem einheitlichen Vertrage verschmolzen ist, und der Eisenbahnunternehmer seiner Verpflichtung aus diesem einem Vertrage nur dann nachkommt, wenn er sowohl die Benutzung des bestimmten Platzes wie auch die Beförderung gewährt, oder aber ob der Reisende mit der Eisenbahn den Transportvertrag über die Beförderung abschliesst und daneben gegen besondere Bezahlung einen bestimmten

Platz mietet, worüber ihm auch ausser dem Fahrscheine ein besonderer Schein verabfolgt wird. Im ersteren Falle — dies wird dann zutreffen, wenn jemand bei der Beförderung in einem gewöhnlichen Eisenbahnzuge einen ganzen Abteil durch Lösung einer entsprechenden Anzahl von Fahrkarten mietet — liegt nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts (vergl. l. 60, § 8 D. locati conducti 19. 2 und l. 10, § 1 D. de lege Rhodia 14. 2) eine locatio conductio rei vor. Die Vermietung des Wagenabteils etc. gibt dem Vertrage alsdann rechtlichen Charakter, und das Beförderungsversprechen ist als die dem Vertrage hinzugefügte „condictio" zu betrachten. Im zweiten Falle dagegen — z. B. bei den jetzigen D-Zügen — stehen zwei Verträge selbstständig nebeneinander, von denen der eine, derjenige über die Beförderung — wie wir später sehen werden — locatio conductio operis und der andere, derjenige über den festen Platz, locatio conductio rei ist.

Also nur für den ersterörterten verhältnismässig sehr sehr seltenen Ausnahmefall trifft die Ansicht *von Hahns* zu; für die Regel — und das ist entscheidend — kann derselben nicht zugestimmt werden.

Es fragt sich nun weiter, ob der Transportvertrag als locatio conductio operarum aufzufassen ist.

Dies würde dann der Fall sein, wenn lediglich die befördernden Dienste der Eisenbahn und nicht der durch diese zu bewirkende Effekt, die wohlbehaltene Ankunft an dem bestimmten Orte, Gegenstand des Vertrages wären.

Man könnte auch zu dieser Annahme hinneigen, wenn man von der Erwägung ausginge, dass die Thätigkeit der Eisenbahn darin bestehe, schlechthin Eisenbahnzüge zu befördern, und dass diese Thätigkeit sich ohne Rücksicht auf die Inanspruchnahme derselben seitens der Transportnehmer und ohne Rücksicht auf die Unterabteilungen, in die das Ganze zerfällt, über das ganze Eisenbahnnetz erstrecke; derjenige, welcher im einzelnen Falle einen Transport-Vertrag eingehe, nehme diese Thätigkeit, also die befördernden Handlungen der Eisenbahn für eine bestimmte Zeit in Gebrauch, und damit seien die Merkmale der locatio conductio operarum vorhanden.

Die Erwägung, und der daraus gefolgerte Schluss sind jedoch nicht richtig.

Was zunächst die fortgesetzte und ohne Rücksicht auf jeweilige Gegenkontrahenten erfolgende Thätigkeit der Eisenbahn angeht, so kommt dieselbe für die rechtliche Beurteilung des Vertrages nicht in Betracht, sie ist vielmehr lediglich eine Folge des Verkehrsbedürfnisses und auch der Eigentümlichkeiten des Betriebes, welch' letzterer, um eine Rentabilität zu erzeugen, eine möglichst ausgedehnte Ausnützung der einmal vorhandenen Dampfkraft, des Materials und der Arbeitskräfte des Personals verlangt, selbst auf das damit verbundene Risiko hin.

Dagegen hat der einzelne Transportvertrag seinen ganz konkreten, von der fortgesetzten Thätigkeit der Eisenbahn vollständig unabhängigen Inhalt. Für den jedesmaligen Passagier kommt nur die Transportleitung nach dem bestimmten Orte, welche ihm die Eisenbahn verspricht, in Betracht,

und zwar nicht als Arbeit, sondern als Resultat der Arbeit. Der Vertrag ist also auf Ausführung eines ganz bestimmten Werkes gerichtet, mithin kann er unmöglich locatio conductio operarum sein.

Aber auch abgesehen davon besteht ein wesentliches Merkmal der Dienstmiete darin, dass der Vermieter andauernd unter der Anordnung und Leitung des Gegenkontrahenten steht, während, wenn ersterer die Arbeit selbstständig zu dem vom Besteller gewollten Resultat zu lenken hat, Werkmiete vorliegt. Nun ist es aber offenbar, dass der Eisenbahnunternehmer bei der Eigenart seines Betriebes seine befördernden Dienste nicht dem Willen eines Andern unterwerfen kann, dass er vielmehr Herr einer jeden Beförderungshandlung bleiben, m. a. W. die Transportausführung selbstständig übernehmen muss.

Der Transportvertrag ist aus allen diesen Gründen keine locatio conductio operarum.

Aus dem vorher Gesagten geht aber auch gleichzeitig hervor, dass der Vertrag alle Merkmale der locatio conductio operis an sich trägt; alle die Momente, welche gegen die Annahme einer locatio conductio operarum angeführt wurden, die Ankunft an dem bestimmten Orte als Gegenstand des Vertrages, die selbstständige Stellung des Eisenbahnunternehmers u. s. w. zwingen dazu, in dem Transportvertrage eine locatio conductio operis[1]) zu erblicken.

---

[1]) Hiermit stimmt auch die herrschende Meinung überein; vergl. *Windscheid,* Pandektenrecht, Bd. II, S. 512, Note 11 a; *Goldschmidt,* System des Handelsrechts, S. 214 u. s. w.

Die bisherige Untersuchung hat ergeben, dass zwischen Eisenbahnunternehmer und Passagier hinsichtlich der Beförderung ein Transportvertrag zustande kommt und dass dieser Vertrag als locatio conductio operis aufzufassen ist.

Es fragt sich nun, welche rechtliche Natur der Fahrschein hat.

Die Beantwortung dieser Frage hängt von der Beziehung ab, in welcher der Fahrschein zu dem durch den Vertrag begründeten Rechte des Passagiers steht, ob eine solche überhaupt nicht vorhanden ist, oder ob er dasselbe beweist, oder endlich, ob er gar Träger dieses Rechtes ist.

Über diese Beziehung herrscht nun in der Litteratur der grösste Streit; von den einen wird jede Beziehung des Fahrscheines zu dem Rechte selbst geleugnet, nach Anderer Ansicht ist das Recht vollständig an denselben geknüpft, so dass es mit demselben auch untergeht. Zwischen diesen äussersten Extremen finden sich dann noch zahlreiche Mittelmeinungen, welche sich jedoch teilweise wieder nach der einen oder anderen Seite hinneigen.

Es dürfte ratsam sein, von denen, welche überhaupt jede Bedeutung des Fahrscheines in Bezug auf das Recht leugnen, ausgehend, die verschiedenen Ansichten in der Reihenfolge zu erörtern, wie sie dem Fahrschein immer stärkeren Einfluss auf das Recht des Passagiers einräumen.

Von diesem Gesichtspunkte aus muss an erster Stelle die Ansicht *Gareis*[1]) angezogen werden. Er stellte die Fahrkarte mit den sonstigen Karten und Marken des täglichen Verkehrs auf eine Stufe und erblickt in ihr eine Urkunde, welche weder zum Zwecke des Beweises eines Rechtes oder einer Verbindlichkeit, noch auch in der Absicht emittiert sei, Rechte zu tragen und dadurch Werte negociabel zu machen, nach ihm wird sie vielmehr lediglich aus Gründen einer bequemen Uebersichtlichkeit über eine ausserhalb ihrer Begebung entstandenen und auch bestehenden Befugnis, m. a. W. aus Gründen einer sicheren Controlle gegeben, beweist aber ausser ihrer Existenz, weder dass sie gelöst oder bezahlt sei, noch auch dass die Eisenbahn verpflichtet sei.

Gareis geht aber mit seiner Ansicht offenbar zu weit; er trägt den thatsächlichen Verhältnissen keine Rechnung. Er kommt zu seiner Ansicht dadurch, dass er den Fehler, den er Eingangs seiner bezüglichen Erörterung hinsichtlich der „Papiere" im allgemeinen moniert, hinsichtlich der Karten und Marken des täglichen Verkehrs selbst begeht, dass er nämlich diese „nicht insoweit unterscheidet, dass nicht gänzlich verschiedenartige Papiere unter eine und dieselbe Kategorie gestellt werden". Denn wenn auch die Fahrkarten zu den Karten und Marken des täglichen Verkehrs gehören, so ist doch kein Grund vorhanden, sie den von *Gareis* so benann-

[1]) *Gareis,* Über Legitimationszeichen, insbesondere Coupons und Talons von Aktien und Obligationen in *Buschs* „Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts". S. 97 ff.

ten Legitimationszeichen, deren Merkmale allerdings auf viele jener Karten passen, zuzuzählen; es gelten nämlich nicht ohne Weiteres gemeinsame Rechtssätze für die nach äusseren Umständen gebildete Kategorie der Karten und Marken des täglichen Verkehrs: es muss vielmehr die von der Privatwillkür abhängende Eigentümlichkeit einer jeden einzelnen untersucht werden, wie auch *Fuchs*[1]) selbst, der jene Benennung aufgebracht hat, darunter alle jene Urkunden versteht, „welche im täglichen Leben als Bescheinigungsmittel oder Träger von Forderungen erscheinen," welche also, um die Unterscheidung *Gareis* anzunehmen, bald zu den blossen Beweisurkunden, bald zu den Beweisurkunden, die zugleich auch Wertträger sind, bald zu den Legitimationszeichen gerechnet werden mussten.

Durch diese unterschiedlose Behandlung der äusserlich ähnlichen Papiere ist *Gareis*[2]) dazu gekommen, dem Fahrschein jedwede Bedeutung abzusprechen; er sagt nämlich, die Legitimationszeichen seien keine Quittungen, sie könnten zwar den Wert einer solchen ersetzen, aber dies sei — und das sei entscheidend — keineswegs mit Wesensnotwendigkeit

[1]) *Fuchs*, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs, S. 1.

[2]) Selbstverständlich leugnet *Gareis* auch jede weitere Eigenschaft des Fahrscheines, sei es als Beweisurkunde des Rechts oder gar als Träger des Rechts, da aber die Quittung das Geringste ist, was von jenen rechtlichen Qualifikationen der Ansicht *Gareis* gegenüber in Betracht kommt, so genügt es, an dieser Stelle die Fahrkarte hinsichtlich ihrer Quittungseigenschaft gegen *Gareis* Ansicht zu untersuchen; die Erörterung ihrer weiteren Eigenschaften muss ohnehin bei den Ansichten der anderen Schriftsteller erfolgen und wird hierdurch ein Vorgreifen verhindert.

der Fall; er führt aber hierfür keinen anderen Grund an, als dass häufig neben den Legitimationszeichen verschiedene besondere Quittungen vorkämen oder der Aussteller des Legitimationszeichens gar keine Gegenleistung erhalte, für welche das letztere die Quittung sein könnte. Nun mag dies für die eine oder andere der von ihm zu den Legitimations - Zeichen gerechneten Karten zutreffen; aber diese Gründe treffen doch offenbar nicht für alle Karten und Marken des täglichen Verkehrs zu.

Es zeigt sich daher hier ganz besonders der Fehler *Gareis;* er untersucht nicht, ob jene Gründe auch hinsichtlich der Eisenbahnfahrkarten Geltung haben können, sondern bestreitet denselben dadurch, dass er sie vorher zu den Legitimationszeichen rechnet und darauf, nur unter Begründung von Einzelfällen, allen Legitimationszeichen die Quittungsqualität abspricht, ebenfalls die letztere Eigenschaft. Hätte er aber die Fahrkarte für sich behandelt, hätte er die Verhältnisse, die mit der Ausgabe derselben verknüpft sind, gesondert betrachtet, so hätte er wenigstens dazu kommen müssen, in der Fahrkarte eine Quittung zu erblicken. Denn der Fahrschein wird, thatsächlich und auch den Bestimmungen der Verkehrsordnung entsprechend, nur bei Zahlung des Fahrpreises, dann aber auch immer dem Passagier übergeben; er enthält auch ausdrücklich den Fahrpreis, welcher für die betreffende Strecke zu zahlen ist; endlich kommen die Gründe, die *Gareis* gegen die Qualität der Legitimationszeichen als Quittungen anführt, hier nicht

zu Geltung[1]); denn über die Leistung des Passagiers wird abgesehen von der Fahrkarte keine andere besondere Quittung ausgestellt, und jene wird nur dann ausgegeben, wenn der Eisenbahnunternehmer die Gegenleistung erhält bezw. erhalten hat, dann aber auch immer und mit Wesensnotwendigkeit.

Aus diesen Gründen ist daher nicht einzusehen, dass die Fahrkarte wenigstens nicht beweisen soll, dass sie gelöst und auch bezahlt ist, dass sie also eine Quittung über die Zahlung des Fahrpreises ist.

Gareis steht denn auch mit seiner Ansicht allein da. So grosser Streit auch über die Natur des Fahrscheines unter den anderen Schriftstellern herrscht, darüber sind sie einig, dass der Fahrschein wenigstens eine Quittung über die Zahlung des Fahrgastes enthält; dagegen gehen die Ansichten wieder hinsichtlich der weiteren Frage auseinander, ob dies denn die einzige Eigenschaft desselben ist oder ob er auch in einer Beziehung zu dem gegen Zahlung dieses Preises erworbenen Rechte des Passagiers steht, und weiter dann, welcher Art diese Beziehung ist.

Bekker[2]) ist der ersteren Ansicht; er stellt den Eisenbahnfahrschein auf eine Stufe mit dem Postschein, und erklärt beide an sich nur für Quittungen über geschehene Zahlung, durch die der Zahlende

---

[1]) Es kann natürlich zur Bestimmung der Natur schlechthin der Fahrkarte nur die im *Gewöhnlichen* ausgegebene, einfache oder Rückfahrtkarte in Betracht gezogen und nicht auf seltene Ausnahmefälle eingegangen werden.

[2]) *Bekker*, Die Geldpapiere, Jahrbuch des gemeinen deutschen Rechts von *Bekker* und *Muther*, Bd. I, S. 308 ff.

einen Anspruch auf Beförderung mit einer bestimmten Gelegenheit erworben hat; weiter aber giebt er zu, dass sie auch die Präsumption begründen, dass der Inhaber derselben die Zahlung geleistet habe, mithin Gläubiger sei, und dass wegen mangelnder Zeit zu längerer Prüfung diese Präsumption thatsächlich in fast allen Fällen und erst recht bei den Eisenbahnfahrscheinen wie vorhandenes Recht wirken; jedoch soll hieraus nicht gefolgert werden, dass das Billet an sich ein Recht gebe, dies vermöge vielmehr nur der rechtmässige Erwerb desselben, der nur aus der Hand des Berechtigten möglich sei, und wenn faktisch meist den gestohlenen und gefundenen Billets die gleiche Wirkung, wie rechtmässig erworbene, gegeben werde, so erkläre sich das aus den äusseren Umständen, unter denen die Prüfung der Legitimation vorgenommen wird.

*Bekker*s Ansicht fehlt die nötige Bestimmtheit; er erklärt zunächst den Fahrschein nur für eine Quittung und gibt dann zu, dass hier auch die Präsumption begründe, dass ihr Inhaber Gläubiger sei, zieht aber hieraus keinen Schluss auf die weitere hieraus folgende juristische Bedeutung der Fahrkarte. Es ist nicht genug damit, dass er sagt, das Rechtsverhältnis zwischen dem Reisenden und dem Eisenbahnunternehmer ist einfach das zwischen Gläubiger und Schuldner, es muss auch weiter dabei berücksichtigt werden, dass dieses Verhältnis ein synallagmatisches ist, dass es auf Leistung und Gegenleistung beruht. Denn dies hat zur Folge, dass die Quittung über die zuerst gemachte Leistung auf eine Schuldurkunde über die noch ausstehende

Leistung des Gegenkontrahenten enthält. Der Fahrschein bedeutet daher auch eine über den Transportanspruch ausgestellte Urkunde, ein Beweismittel für das Vorhandensein des Transportanspruches — ob auch nur ein solches, wird später erörtert werden. — Dagegen ist darin jedenfalls *Bekker* beizupflichten, dass die Natur des Fahrscheines nicht durch die Thatsache beeinflusst wird, dass die gestohlenen und gefundenen Billets, selbst bei dem malae fidei possessor faktisch meist dieselbe Wirkung äussern, wie die rechtmässig erworbenen; zwar erblickte *Pappenheim*[1]) gerade hierin das charakteristische Merkmal eines Inhaberpapiers, aber es ist nicht angängig, aus einem solchen *äusseren* Umstande, der lediglich eine Folge des grossen Andranges und der schnellen Beförderung, die der jetzige entwickelte Eisenbahnverkehr mit sich bringt und die eine genaue Prüfung der Legitimation des Einzelnen unmöglich machen, einen Schluss auf die *innere* Natur des Fahrscheines, auf die Absicht des Ausstellers zu ziehen. Derselben Ansicht, wie *Bekker* ist *Eger*[2]). Nach ihm dient der Fahrschein „lediglich als Quittung über den Fahrpreis nach Abschluss des Transportvertrages, als Bescheinigung, dass eine Leistung geschehen, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten ist."

Er begründet seine Ansicht aber nicht weiter, sondern beruft sich an Stelle einer Begründung auf die herrschende Meinung, die aber, wie wir später

[1]) *Pappenheim,* „Begriff und Arten der Papiere auf Inhaber im Sinne des Art. 307 des deutschen Handelsgesetzbuches."

[2]) *Eger,* Das deutsche Frachtrecht, Bd. III, S. 371.

sehen werden, gerade die Eigenschaft der Fahrkarte als blosse Quittung bestreitet.

Koch[1]) gibt dem Eisenbahnfahrscheine neben der Eigenschaft einer Quittung auch diejenige eines qualifizierten Legitimationspapieres, infolge welch' letzterer die Inhaber des Fahrscheines als legitimierte Transportnehmer bezw. Cessionare der letzteren oder als legitimierte Mandatare angesehen werden müssen. Hieraus ergiebt sich schon, dass er den Ausdruck „Legitimationspapier" nicht in dem Sinne gebraucht, wie *Schneeli* u. a., die unter einem solchen eine besondere Art der Wertpapiere verstehen; denn er führt das Recht des „Inhabers" als Cessionars oder Mandatars auf den eigentlichen Transportnehmer zurück und spricht nur von Legitimation zum Recht, nicht von Innehabung desselben.

Dagegen könnte man aus seiner weiteren Ausführung, dass die Eisenbahn, weil sie nicht auf bestimmte Personen lautende Fahrscheine ausgiebt, berechtigt sei, an die Inhaber derselben ohne weitere Untersuchung, wie dieselben in den Besitz dieser Urkunden gelangten, den Transport zu leisten, dass sie sich aber auch nach dem Inhalte des Reglements *verpflichten* zu wollen scheine, die Inhaber der Frachtscheine als zum Transport legitimiert anzuerkennen, zu der Ansicht kommen, dass er thatsächlich der Eisenbahn bei Ausstellung des Fahrscheines die Absicht, an denselben das Recht auf die Transportleistung zu knüpfen, unterschiebe; allein auch hier begegnet man wieder dem Ausdruck, „als zum Transport legitimiert" und nicht „als zum Transport berech-

[1]) *Koch*, Deutschlands Eisenbahnen, 2ter Theil, S. 102 ff.

tigt"; überdies fasst *Koch*, an jener Stelle fortfahrend. seine Ansicht dahin zusammen, dass der Fahrschein das signum dominii vel cessionis, d. h. das Dokument sei, welches den Inhaber als den eigentlichen Dienstmieter bezw. als dessen Cessionar legitimiere: er spricht also nur von der unter den Parteien ausserhalb der Urkunde bestehenden vertraglichen Beziehung, ohne diese Beziehung anders als hinsichtlich der Legitimation, d. h. des Beweises, an den Besitz des Fahrscheines zu knüpfen.

Kochs Ansicht ist demnach unseres Erachtens nicht als klar zu bezeichnen. *Schneeli* hat denn auch jene dahin aufgefasst, dass *Koch* den Fahrschein als qualifiziertes Legitimationspapier zu den Wertpapieren — die meisten anderen Schriftsteller verstehen auch unter einem qualifizierten Legitimationspapier eines der Wertpapiere — rechne, während aus dem Obigen hervorgeht, dass *Koch* von einer für das Dasein des Rechts wesentlichen Verknüpfung des Rechts mit der Urkunde nichts erwähnt, vielmehr aus seinen Ausführungen das Gegenteil gefolgert werden muss.

Den bisher erwähnten Schriftstellern steht die überwiegende Mehrzahl der anderen gegenüber, die man insofern in einer Klasse zusammenfassen kann, als sie nicht jede über den Beweis hinaus gehende Bedeutung des Fahrscheines für das Recht des Passagiers leugnen, sondern — allerdings aus zum Teil ganz verschiedenen Gründen — eine direkte Verknüpfung des Rechts mit dem Papier, infolge deren dieses Träger desselben sei, annehmen; jedoch bezieht sich die Übereinstimmung dieser Schrift-

steller lediglich auf diesen einen Punkt, nämlich die Auffassung des Fahrscheines als eines Wertpapieres; hinsichtlich der dann entstehenden Frage, unter welche Art der Wertpapiere der Fahrschein zu subsumieren ist, ob er die speziellen Merkmale eines vollkommenen oder unvollkommenen Namen- oder Inhaberpapieres an sich trägt, gehen die Ansichten wieder auseinander.

Eine eigentümliche Ansicht in dieser Beziehung führt *Schott* aus; er scheint sich über die juristische Natur des Fahrscheines nicht klar geworden zu sein; denn zunächst sagt er „der Verkauf eines Billets ist ein wahrer Verkauf eines Wertobjekts, so gut wie der Verkauf eines *anderen* Wertpapiers", und hiernach ist man doch berechtigt, seine Ansicht dahin aufzufassen, dass er den Fahrschein für ein Wertpapier hält; aber er fährt dann fort, dass der Fahrschein weder Beweisurkunde über den abgeschlossenen Passagiervertrag noch Quittung über den geschuldeten Fahrpreis, sondern lediglich ein Legitimationszeichen sei, von dessen Innehabung die wirksame Geltendmachung des gesetzlichen Beförderungsanspruches abhängt; dabei beruft er sich für seine Ansicht auf *Gareis* und *Bekker*, die, wie oben ausgeführt, eine gänzlich verschiedene Auffassung der rechtlichen Natur des Fahrscheines haben.

Man wird aber aus der von *Schott* gebrauchten Abstufung — nicht Beweisurkunde, nicht Quittung, sondern lediglich Legitimationszeichen — annehmen müssen, dass er *Gareis* Ansicht zuneigt; wie er dann aber den Verkauf des Fahrscheines mit dem Verkaufe eines *anderen* Wertpapiers vergleichen, wie er

den Fahrschein selbst als Wertobjekt bezeichnen kann, ist unverständlich und steht mit seiner anderen Ausführung in schroffem Widerspruch.

Bevor auf die Ansichten der anderen Schriftsteller eingegangen wird, muss eine Bemerkung vorausgeschickt werden. Die Untersuchung dieser Schriftsteller bewegt sich meist in ganz anderen Bahnen, wie die vorliegende Erörterung; sie stellen fast alle die rechtliche Natur des Fahrscheines im Allgemeinen fest und untersuchen erst dann die Wirkung eines von den Parteien als lex contractus festgesetzten Übertragbarkeitsverbots, auf diese schon gefundene rechtliche Natur; die vorliegende Erörterung wird dagegen, wie später gezeigt wird und wie das ja auch, da lediglich die Natur des nach der deutschen Verkehrsordnung ausgegebenen Fahrscheines ermittelt werden soll, notwendig ist, den entgegengesetzten Weg gehen; sie berücksichtigt zur rechtlichen Qualifizierung des Billets von Anfang an das Übertragbarkeitsverbot, das sich übrigens, wie sich ergeben wird, nicht nur auf Rückfahrkarten, sondern auch auf einfache Fahrscheine bezieht; dadurch ist es auch von selbst ausgeschlossen, dass man zu dem Resultate kommt, zu dem *Ihering* u. a. gelangt sind, dass sie nämlich die Zulässigkeit und infolgedessen auch die Wirksamkeit des Übertragungsverbots bestreiten; es ist nämlich nicht richtig, zuerst das Eisenbahnbillet allein auf Grund seines Inhaltes zu charakterisieren und von dem gewonnenen Standpunkte aus, wie *Ihering* es thut, die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Bestimmungen des Betriebsreglements bezw. der Verkehrsordnung

zu prüfen; man muss vielmehr umgekehrt aus diesen Bestimmungen, die doch durch den Willen der Parteien zu Vertragsfestsetzungen werden, auf den Willen des Ausstellers, der dem Papiere die Art und Weise seiner Beziehung zu dem Rechte des anderen Contrahenten und damit seine rechtliche Natur gibt, rückschliessen; wenn nun dieser Wille, wie noch erörtert werden wird, dahin geht, dass das Papier nicht übertragen werden soll, dass, speciell *Ihering* gegenüber, die Übertragung desselben den Inhaber nicht berechtigen soll, so ist damit ein Moment gegeben, welches für die Qualifizierung des Fahrscheines von entscheidender Bedeutung ist.

Doch bevor wir zur Erörterung unserer eignen Ansicht übergehen, erscheint es angebracht, einen Überblick über die Ansichten derjenigen zu geben, die in dem Fahrschein ein Wertpapier erblicken.

Nun ist aber mit der Charakterisierung des Fahrscheines als eines Wertpapieres die Ermittelung seiner rechtlichen Natur noch nicht erschöpft; denn das Wertpapier ist ein allgemeiner Begriff, bei dem man hinsichtlich der Art, wie der Gläubiger in demselben bezeichnet ist, und wie demgemäss sich der einzelne als aus dem Papiere berechtigt ausweisen muss, drei weitere Unterscheidungen macht, nämlich entweder als Namen- oder Inhaber- oder hinkendes Namen- oder Inhaberpapier charakterisiert.

Man sollte nun meinen, dass die Unterabteilungen der Namenpapiere für den Fahrschein gar nicht in Betracht kommen, weil schon die Benennung dieser Art von Papieren im Gegensatze zu dem Inhalte des Fahrscheines steht. Und doch findet sich

ein Vertreter dieser Ansicht, aber auch nur einer, nämlich *Schneeli;* er führt zunächst aus, dass der Fahrschein im Allgemeinen die Merkmale eines Inhaberpapieres an sich trage, dass aber das hinzukommende Moment der Unübertragbarkeit, und das trifft ja, wie schon erwähnt und wie noch ausgeführt wird, für die in den Kreis dieser Erörterung gezogenen Fahrscheine zu, bewirke, dass er zur Klasse der Namenpapiere zu rechnen sei und unter denselben eine allerdings ganz eigenartige species bilde. Nun berücksichtigt aber *Schneeli* nicht, dass nach feststehender Ansicht für das Namenpapier wesentlich ist, dass in demselben der Gläubiger durch die in dem Text des Papieres geschriebene oder gedruckte Nennung seines Namens direkt und ausschliesslich genannt ist, und dass grade nur der in dem Papiere Benannte oder dessen nach den Grundsätzen des Civilrechts erweisliche Cessionar zur Ausübung oder Übertragung des Rechts befugt ist. Die Benennung des Gläubigers ist also das wesentlichste Erfordernis dieser Art der Wertpapiere, und *Schneeli* kann nicht den Mangel desselben damit ausräumen, dass er sagt, wie ein Papier, welches die Inhaberklausel gar nicht trage, nur weil kein bestimmter Gläubiger angegeben sei, zu den Inhaberpapieren zähle, so könne eben so gut ein Papier, welches zwar keinen Namen trage, aber auf einen ganz bestimmten Gläubiger hinweise, als Namenpapier angesehen werden. Nun weist aber der Fahrschein absolut nicht auf einen bestimmten Gläubiger hin, er lässt vielmehr gar nicht ersehen, wer der wirkliche Gläubiger sei, und damit fehlt das besondere Merkmal der Namen-

papiere; der Vergleich dieser von *Schneeli* erfundenen Art von Namenpapieren mit den Inhaberpapieren ohne Inhaberklausel ist also deshalb unzutreffend, weil bei letzteren die Thatsache, dass das Papier Träger des Rechts ist, dass dieses gleichsam in demselben verkörpert ist, in Verbindung mit der Thatsache, dass ein bestimmter Berechtigter nicht genannt wird, notwendig zu der Annahme führen muss, dass der Inhaber dieses — um den Ausdruck zu gebrauchen — Rechtskörpers auch Inhaber des Rechtes ist, während es doch allerdings als ein „Unding" bezeichnet werden muss, aus der Thatsache, dass kein Gläubiger genannt ist, — ob ausserhalb und neben der Urkunde nur ein bestimmter Gläubiger gemeint ist, ist gleichgültig, da für ein *Wertpapier* die Urkunde selbst allein entscheidend ist — den Schluss zu ziehen, dass eine ganz bestimmte Person aus dem Scheine berechtigt sei. Wenn nun *Schneelis* Ansicht aus dem eben erörterten Grunde nicht gebilligt werden kann, so ist doch immerhin bezeichnend, dass eine genauere Untersuchung des nach dem Willen der Parteien unübertragbaren Fahrscheines *Schneeli* von der Unmöglichkeit, denselben noch als Inhaberpapier aufzufassen, überzeugt hat, dass er weiter die blosse Inbetrachtziehung des Papieres verlässt und auf den ausserhalb der Urkunde stehenden, aus dem Vertrage allein Berechtigten kommt; dass er aber damit konsequenter Weise das Fahrbillet gar nicht mehr als Wertpapier betrachten kann, hat *Schneeli* nicht eingesehen.

Der Gegensatz des Namenpapiers innerhalb der Klasse der Wertpapiere ist das Inhaberpapier.

Eine zahlreiche Menge von Schriftstellern erblickt auch in dem Fahrscheine ein Inhaberpapier.

So sagt *Brunner* in seiner Abhandlung über die Inhaberpapiere (*Endemanns* Handbuch, Bd. III S. 198): Der Inhabervermerk wird ersetzt durch andere Momente, aus denen der Wille des Ausstellers, ein Inhaberpapier zu schaffen, ersichtlich wird. Das ist namentlich dann der Fall, wenn die Urkunde keinerlei Andeutung oder Beziehung der Person enthält, welcher die Geltendmachung des Rechts zustehen soll, wie z. B. die Billets und Marken des täglichen Transports und Gesellschaftsverkehrs; ferner a. a. O. S. 206.

„Zu den Forderungspapieren auf den Inhaber, welche nicht Geldpapiere sind, gehören ferner regelmässig die Billets des Transportverkehrs (Eisenbahn-, Dampfschifffahrtbillets und ähnliche Passagierkarten)“ u. s. w.

Goldschmidt in seinem „System des Handelsrechts“ § 127. S. 214.

Der Fahrschein ist ein regelmässig auf das Inhaberpapier lautendes Wertpapier, daher beliebig übertragbar, aber nicht mehr nach begonnenem Transport, sofern aus der Erklärung oder aus den Umständen hervorgeht, dass die Transportleistung als einheitliche für die ganze Strecke gemeint ist.

Ob nun hierdurch auch die Natur dieses Wertpapieres geändert wird, führt *Goldschmidt* nicht aus; nach dem Wortlaut müsste man annehmen, dass die „Erklärung“ bezw. „Umstände die Übertragbarkeit“ allerdings ausschliessen, sonst aber das Wesen des Papieres unberührt lassen, und zwar erscheint diese

Annahme um so mehr gerechtfertigt, als *Goldschmidt* hinzufügt, dass *Ihering* anderer Ansicht aus dem *nicht entscheidenden* Gesichtspunkte des Inhaberpapieres sei, m. a. W. dass diese Qualität *Iherings* Ansicht nicht rechtfertige.

Derselben Ansicht, wie diese Schriftsteller, sind auch *Thoel*, Handelsrecht I S. 635 und S. 669, *Fuchs* a. a. O. S. 14; *Kuntze*, die Lehre von den Inhaberpapieren u. a.

Man könnte fast der Ansicht sein, dass solche Übereinstimmung zahlreicher und zumteil hervorragender Juristen die Richtigkeit jener Auffassung genügend darthun, wenn nicht diese Übereinstimmung ihren Grund lediglich darin hätte, dass fast alle jene Schriftsteller die Natur des Fahrscheines und die für seine Ausgabe massgebenden Reglementsbestimmungen gar nicht einer genaueren Erörterung unterziehen, sondern nur beiläufig von den Fahrscheinen als Inhaberpapieren sprechen und diese Qualität derselben als selbstverständlich und allgemein anerkannt voraussetzen; wo sie aber auch etwas näher die Natur des Fahrscheines untersuchen, bestimmen sie dieselbe nicht für den auf Grund der Verkehrsordnung ausgegebenen Fahrschein und lassen dadurch das für die Charakterisierung desselben wesentlichste Moment der Nichtübertragbarkeit ausser Acht; eine Kritisierung und Widerlegung dieser Ansichten dürfte deshalb an dieser Stelle nicht angebracht sein, weil der von jenen lediglich nach seinem Inhalte bestimmte Fahrschein wesentlich ein ganz anderer ist, wie der auf Grund der Verkehrsordnung ausgegebene, hier zu erörternde, und es demgemäss

ohne Einfluss auf unsere Ansicht ist, ob jener Fahrschein als Inhaberpapier aufzufassen ist oder nicht; ferner auch weil eine Widerlegung jener Ansichten in diesem Hauptpunkte mit der Entwicklung unserer eigenen identisch wäre, letztere aber angebrachtermassen im Zusammenhange erfolgen muss.

Hier sei nur kurz noch auf die Schriftsteller hingewiesen, welche ausdrücklich auf das Übertragungsverbot eingehen.

An erster Stelle ist in dieser Beziehung *Ihering* zu erwähnen, der zunächst den Fahrschein, allerdings auch ohne nähere Begründung, als Inhaberpapier charakterisiert und von diesem Standpunkte aus die Wirksamkeit des Übertragungsverbots, weil letzteres eine contradictio in adiecto sei, verneint. Der Fehler, den *Ihering* dadurch macht, dass er dem von der Gegenseite angenommenen Willen des Ausstellers, ein nicht übertragbares Papier zu begeben, Gewalt anthut, obschon derselbe doch als Wille eines rechtsfähigen Subjekts massgebend sein muss, ist schon wiederholt hervorgehoben worden.

Iherings Ansicht ist damit genügend widerlegt.

Ausser *Ihering* zieht *Schneeli*, der den Fahrschein an sich als Inhaberpapier erklärt, das Übertragungsverbot in seine Erörterung, kommt aber dadurch zu dem oben ausgeführten widerlegten Resultat.

Der einzige, welcher den Fahrschein, wie er nach der Verkehrsordnung verausgabt wird, ausführlicher behandelt, ist *Goeppert*.[1])

---

[1]) *Goeppert:* „Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen."

Er führt zunächst aus, dass der Fahrschein keine schlichte Beweisurkunde sein könne, da sie mit dem Vertragsschlusse selbst nichts zu thun habe; diese Motivierung ist unverständlich, wenn man bedenkt, dass im alltäglichen Leben sehr häufig Verträge durch blosse Willensübereinstimmung der Parteien zustande kommen, über die dann gleichzeitig oder nachträglich, sicher aber nicht in unmittelbarer wesentlicher Beziehung mit denselben, Urkunden aufgenommen, bezw. verabfolgt werden.

Er bekennt sich dann zu der Ansicht derer, die in dem Fahrscheine ein Wertpapier erblicken, und zwar kommt er zu dieser Ansicht auf Grund der Verkehrsordnung, nach welcher der Unternehmer verpflichtet sei, dem Passagier eine solche Fahrkarte hinzugeben, wie das Reglement es bestimmt. Hierbei legt er besonders Gewicht auf § 14 V. O., der besagt, dass die Fahrkarten *Anspruch geben* auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, soweit solche vorhanden sind. Der Ausdruck „Anspruch geben" soll mit Klarheit darthuen, dass das Recht in dem Papier verkörpert ist. Nun ist es aber durchaus verfehlt, aus der Sprachweise der Verkehrsordnung einen Schluss auf die rechtliche Natur ihrer Institute zu ziehen; ein Studium ergiebt vielmehr, dass sie sich vielfach sit venia verbo, in laienhaften Ausdrücken bewegt, auf welche man kein Gewicht in einer juristischen Abhandlung legen darf; so spricht sie, um nur das eine Beispiel anzuführen, von dem „Verkauf des Fahrscheines", obschon es weder *Goeppert* noch sonst jemandem (ausser *Schott*) einfällt, in dem mit der Übergabe der Fahrkarte

verbundenen Vorgange ein Kaufgeschäft zu erblicken.

Ausser auf § 14 der V. O. stützt *Goeppert* noch seine Ansicht über die Wertpapiereigenschaft der Fahrscheine auf den Umstand, dass die Beförderung nur dem geleistet wird, der in der Lage ist, eine über diese Beförderung lautende Fahrkarte vorzuzeigen; nun ist es aber nicht richtig, die Beurteilung der rechtlichen Natur der Fahrkarte lediglich hiervon abhängig zu machen; dies giebt auch *Schneeli*, der doch selbst die nicht durch ein Übertragungsverbot beeinflusste Fahrkarte für ein Wertpapier erklärt, zu, und es ist auch klar, dass bei einem solchen Verkehrsinstitute, wie die Eisenbahn es ist, an und für sich beispielsweise Zwecke der Controlle zu jener Massregel geführt haben können; es kommt vielmehr lediglich auf den Willen des Ausstellers an, den *Goeppert* übrigens auch bei der Frage, welcher Klasse von Wertpapieren der Fahrschein zuzuzählen ist, als massgebend anerkennt, der aber auch, wie später zu zeigen ist, eine Qualifizierung des Fahrscheines als Wertpapieres unmöglich macht.

Kann also nach dem Vorherigen schon das Fundament der *Goeppert*schen Ansicht nicht als richtig bezeichnet werden, so mag doch, da einmal seine Ausführungen das Gebiet der vorliegenden Erörterung berühren, auf seine Ansicht weiter eingegangen werden.

Goeppert rechnet, wie schon eben angeführt, den Fahrschein speziell zu der Klasse der Inhaberpapiere.

Bei der Begründung dieser Ansicht wendet er sich gegen *Schneeli*, der schon aus dem Fehlen der Angabe eines Berechtigten die Inhaberqualität des

Fahrscheines entnimmt; jedoch bewegt er sich hierbei unbewusst in einem circulus vitiosus. Er sagt nämlich: „Daraus, dass der Fahrschein keinen Berechtigten nennt, geht noch nicht, wie *Schneeli* meint, hervor, dass der Ausgeber jedem Inhaber derselben ein selbstständiges Forderungsrecht einräumt.“ Aber es treten andere Umstände hinzu, welche die Qualität der Fahrkarte als vollkommenen Inhaberpapieres darthuen. Diese Umstände liegen in dem *Fehlen* jeden Anhaltes dafür, dass bei der Stellung der Fahrkarte auf den Inhaber allein die Absicht vorherrscht, dem Unternehmer die Schwierigkeit der Legitimationsprüfung zu ersparen. Das heisst doch mit anderen Worten, wenn bei dem Fehlen der Angabe eines Berechtigten nichts vorliegt, was zu einer anderen Annahme führen muss, wenn also *allein* die Nichtangabe eines Gläubigers in der Urkunde vorliegt, so muss diese als ein Inhaberpapier betrachtet werden. Das ist aber dieselbe Ansicht, die auch *Schneeli* dahin ausführt, dass das blosse Fehlen eines Namens auf dem Papiere auf den Willen des Schuldners schliessen lasse, an jeden Inhaber zu zahlen; dass *Schneeli* beim Vorhandensein anderer in der Verkehrsordnung liegender Umstände, die die Annahme eines solchen Willens nicht rechtfertigten, auch nicht jene Ansicht aufgestellt haben würde, versteht sich von selbst. Eben desshalb sind auch die von *Goeppert* exemplifizierten Rostocker Sparkassenbücher, trotzdem sie Wertpapiere sind und keinen Berechtigten nennen, keine Inhaberpapiere, weil hier ein *entgegengesetzter Wille* des Ausstellers in den Statuten zum Ausdrucke kommt.

Hinsichtlich der weiteren Erörterung *Goepperts* über die Wirkung eines Übertragungsverbots muss auch hier auf die späteren Ausführungen verwiesen werden, da eine Kritisierung dieser Ansicht die Entwickelung unserer eigenen bedingen würde, letztere aber nur im Zusammenhang erfolgen kann.

Aus demselben Grunde muss auch die Frage, ob der Fahrschein ein unvollkommenes Inhaber- oder Namenpapier sei, abgesehen davon, dass eine solche Annahme in der Litteratur absolut keine Vertreter hat (ausser in gewisser Beziehung *Goeppert*) hier unerörtert bleiben.

Bevor wir zur Entwickelung unserer eigenen Ansicht übergehen, müssen wir auseinandersetzen, in welchem Sinne wir die in Frage kommenden Ausdrücke[1]) gebrauchen.

In Betracht kommen wesentlich *vier* Ausdrücke: Wertpapier, Inhaberpapier, Legitimations- oder Kontrollzeichen. Wie sind diese Ausdrücke gegeneinander abzugrenzen? Welche Begriffe verbinden wir mit denselben? Bei der Begriffsbestimmung von „Wertpapier" schliessen wir uns der Auffassung *Brunners* in *Endemanns* Handbuch an.

Derselbe definiert Wertpapier als: „Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist."

In dieser Definition liegt, dass: *erstens* Wertpapier zunächst eine Urkunde ist und zwar *zweitens* eine Urkunde über ein Privatrecht. Was das in den

[1]) Der Sinn dieser Ausdrücke steht nämlich in der Litteratur noch nicht fest.

Papieren niedergelegte Recht anlangt, so ist, wenn von einem Wertpapier gesprochen werden darf, erforderlich, dass das Recht ein wirtschaftlich wertiges Privatrecht ist. Auf den Inhalt des Privatrechtes kommt es im Übrigen nicht an. Die Verwertung dieses Privatrechtes muss durch die Innehabung der Urkunde bedingt sein und zwar *drittens privatrechtlich.* Die Verwertung eines Privatrechts durch eine Urkunde kann sich beziehen auf die *Übertragung* oder die *Geltendmachung*[1]) des Privatrechtes. Wir bemerken jedoch, dass die Übertragung an sich nur eine besondere Art der Geltendmachung darstellt. Sie muss jedoch hier besonders hervorgehoben werden.

Aus diesem Gesichtspunkte, dass die Übertragung des Rechtes eine besondere Form der Geltendmachung desselben ist, müssen wir für die Begriffsbestimmung des Wertpapieres fordern, dass sowohl die Geltendmachung im Allgemeinen als auch zugleich die Übertragung des Rechtes durch die Innehabung der Urkunde bedingt sein muss. Voraussetzung für das Wertpapier ist daher, dass das zu Grunde liegende Recht übertragbar sein muss. Ein Wertpapier über ein *unübertragbares* Recht ist ein Unding.

Die Bedeutung des Wertpapieres liegt darin, dass sich das Recht an das Papier anknüpft, dass es infolge dessen von einer individuellen Person losgelöst oder doch lösbar ist. Dies will auch *Ihering*[2]) sagen, wenn er bemerkt: „ein unübertragbares In-

[1]) Für die Begriffsbestimmung des Wertpapieres ist die Entstehung (Konstituierung) des Rechts belanglos.

[2]) *Ihering:* „Injuriöse Rechtsverletzungen" in seinen Jahrbüchern für Dogmatik Bd. 23 S. 328.

haberpapier ist eine „contradictio in adiecto.“ Die Unübertragbarkeit bezieht sich hier nicht sowohl auf das Papier, als vielmehr auf das *untergelegte* Recht.

Die Verwertung des Privatrechtes, sagten wir, muss durch die Innehabung der Urkunde bedingt sein, d. h. die Übertragung des Rechtes muss sich anknüpfen an die Übertragung des Papieres. Die Geltendmachung des Rechtes muss in doppelter Weise durch das Papier bedingt sein, einmal *positiv,* dass nur gegen Aushändigung des Papieres geleistet zu werden braucht, *zweitens negativ,*[1]) dass mit Vernichtung des Papieres auch der Anspruch erlischt. Das positive Erfordernis bewirkt, dass zur vollwirksamen Übertragung des Rechtes stets die Übergabe des Papieres notwendige Vorbedingung ist. Es genügt allerdings nicht immer die Übergabe allein; indessen ist sie doch immer wesentliche Voraussetzung vollkommener Übertragung des Rechtes.[2]) — Wir haben ferner betont, dass die Verwertung des Papieres durch die Urkunde *privatrechtlich* bedingt sein müsse. Den Gegensatz bildet die blos für den *Beweis* erhebliche Verbindung der Urkunde mit dem darin enthaltenen Privatrechte. Es ist nun, wie *Brunner* richtig hervorhebt, möglich, dass eine Urkunde in

[1]) An dieser negativen Voraussetzung wird dadurch nichts geändert, dass in der häufig zugelassenen Amortisation des Papieres ein Mittel gegeben ist, die Forderung ohne das Papier zur Geltung zu bringen. In dem Amortisationsurteil wird gewissermassen ein Ersatzpapier für das untergegangene Papier geschaffen.

[2]) *Brunner* in *Endemanns* Handbuch III S. 149.

einigen Beziehungen blos hinsichtlich des Beweises mit dem bezüglichen Privatrecht verbunden ist, während in anderer Beziehung sich die Verbindung als eine privatrechtliche herausstellt. So kann z. B. die Entstehung des Privatrechtes durch die Schaffung der Urkunde bedingt sein, während die Geltendmachung des Rechtes nicht den Besitz des Papieres zur Voraussetzung hat. Das Papier hat hier für die Geltendmachung des Rechtes nur die Bedeutung einer Beweisurkunde. Es kann auch das umgekehrte Verhältnis gegeben sein. Wenn das Papier in einer einzelnen Funktion die Verwertung des Rechtes privatrechtlich bedingt, so geben *wir* dem Papiere die Bezeichnung „*Wertpapier*".

Diejenigen Papiere, welche blos nach der Seite des Beweises hin mit dem bezüglichen Privatrechte verbunden sind, bezeichnen wir als *Legitimationspapiere*. Wir betonen nochmals, dass ein solches Papier in keiner Weise privatrechtlich die Verwertung des Privatrechtes bedingen darf; andernfalls läge, trotzdem das Papier in einzelnen Funktionen, vielleicht sogar in der Mehrzahl seiner Funktionen lediglich Beweisbedeutung hat, ein Wertpapier vor.

Den Gegensatz von Legitimations- und Wertpapier erblicken wir darin, dass das Legitimationspapier sich nur auf den Beweis des Privatrechtes erstrecken darf, während das Wertpapier, wenn auch nur in einer einzelnen Beziehung, privatrechtlich die Verwertung des darin niedergelegten Rechtes bedingt.

Den Begriff der *Inhaberpapiere* entwickeln wir aus seinem Gegensatze, dem Namenpapiere.

Einerlei ist dabei, ob diese Namenpapiere als Rekta- oder Ordrepapiere auftreten. Unter einem Namenpapiere verstehen wir ein Papier, in welchem der Name des Berechtigten genannt ist.

Der Gegensatz dazu bildet also das Papier, in welchem der Name des Berechtigten nicht genannt ist. Der Berechtigte ergiebt sich hier dem Schuldner gegenüber aus dem Besitz der Urkunde. Sowohl Wert- als auch Legitimationspapiere können in der Form der Inhaberpapiere vorkommen. Die Innehabung hat jedoch verschiedene Qualifikationen, je nachdem es sich um die Innehabung eines Wert- oder Legitimationspapieres handelt. Die Innehabung eines Wertpapieres charakterisiert sich als die Innehabung des Rechtes. Der Inhaber gilt dem Schuldner gegenüber als berechtigt. Hieran wird nichts geändert dadurch, dass beim Nachweise rechtloser Innehabung dem Inhaber das Recht selbst abgesprochen wird.

Wird der Nachweis nicht erbracht, so hat der Schuldner, wenn er an den Inhaber geleistet hat, an den ihm gegenüber Berechtigten geleistet. Es kann ihm nicht entgegen gehalten werden, er habe an einen Unberechtigten geleistet. — Die Innehabung beim Legitimationspapier hat dagegen nur die Bedeutung, dass der Schuldner den Inhaber als berechtigt ansehen *darf* Leistet der Schuldner an einen objektiv unberechtigten Inhaber, so wird zwar der Schuldner liberiert, aber man darf darum hier noch nicht sagen, er habe an seinen Gläubiger geleistet.

Der Unterschied der verschiedenen rechtlichen Qualifikationen der Innehabung zeigt sich vor allem

dann, wenn bei dem Schuldner Protest gegen die Leistung an den Inhaber eingelegt wird. Leistet er trotz des Protestes und kann ihm insbesondere nachgewiesen werden, dass ihm bei gehöriger Aufmerksamkeit die Nichtberechtigung des Inhabers erkennbar werden konnte, so ist er im Falle des Legitimationspapieres nicht liberiert,[1]) im Falle des Inhaberpapieres aber wohl.

Das Inhaberpapier bildet demnach keinen Gegensatz zum Wert- noch zum Legitimationspapiere. *Thoel*[2]) nennt die Legitimationspapiere geradezu hinkende Namen- oder Inhaberpapiere; *Brunner* giebt ihnen diese Bezeichnung, je nachdem sie auf Namen lauten oder nicht.

Neben den Legitimationspapieren werden vielfach noch Legitimationszeichen, auch Kontrollzeichen genannt, unterschieden. Zu diesen rechnet man Speisemarken, Garderobemarken und dergl. Solche Kontrollzeichen sind weder Träger des betreffenden Rechtes noch Beweismittel für das Bestehen eines solchen. Das Recht kann ohne das Zeichen geltend gemacht werden. Nur wird der Beweis des Rechtes vielfach äusserst schwierig sein. Das Zeichen giebt, wenn es in den Besitz des Schuldners zurückgelangt ist, die Vermutung, dass er geleistet hat. Auch hier besteht die Möglichkeit, dass Schuldner sich durch gutgläubige Leistung an den unberechtigten Vorzeiger von seiner Schuld befreien kann. Infolgedessen besteht eine sehr grosse Verwandtschaft dieser Zeichen

[1]) *Brunner* in *Endemanns* Handbuch III S. 175.

[2]) *Thoel:* „Handelsrecht“ S. 150.

mit den Legitimationspapieren; diese Verwandtschaft hat sehr viele Schriftsteller *(v. Brunner)* veranlasst, die Zeichen einfach jenen Papieren unterzuordnen. Es bleibt jedoch der Unterschied beider Arten bestehen, dass die Legitimationspapiere zum Zwecke des Beweises der Schuld geschaffen werden, während die Kontrollzeichen zu einem anderen Zwecke ausgegeben werden. Diesen Zweck kann ich nicht besser wiedergeben als mit den Worten *Gareis'*:[1] [2] „Legitimationszeichen sind Papiere oder sonstige Zeichen, welche nicht zum Zwecke des Beweises eines Rechtes oder einer Verbindlichkeit und nicht in der Absicht emittiert sind, Rechte, welche nur durch deren Emission entstehen könnten und vermögensrechtlichen Wert haben sollen, zu tragen und dadurch Werte negoziabel zu machen; es sind vielmehr Papiere oder sonstige Zeichen, welche entweder lediglich zu einer leichteren Orientierung über die Zuständigkeit einzelner, ausserhalb des Zeichens begründeter Befugnisse, oder auch nur zu blos momentaner Bescheinigung einer Thatsache — in allen Fällen aus Gründen einer bequemen Übersicht, oder sonstigen geschäftlich technischen Rücksicht — gegeben, getragen oder sonst verwendet werden."

Zu prüfen ist, ob der Fahrschein die einzelnen Bedingungen des Wertpapieres erfüllt. Wir bemerken hierbei im Voraus, dass, wenn dies nicht der Fall

---

[1] *Gareis* in *Buschs* Archiv Band 34 S. 103.

[2] Ohne uns der oben erörternden Verallgemeinerung *Gareis'* anzuschliessen und alle in den äusseren Merkmalen übereinstimmende „Karten und Marken des täglichen Verkehrs" zu den Legitimationspapieren zu rechnen.

sein sollte, der Fahrschein jedenfalls zur Kategorie der Legitimationspapiere oder der Legitimationszeichen zu rechnen ist. Diese bilden gegenüber den Wertpapieren ein minus.

1. Jedenfalls ist der Fahrschein ein Schriftstück, daher eine Urkunde. An dieser Bezeichnung ändert der Umstand nichts, dass der Inhalt des Scheines zum grössten Teile vorgedruckt ist, zum kleineren mechanisch durch eine Presse oder die Lochscheere eingedruckt wird. Insbesondere verschlägt es zum Urkundenbegriff nichts, dass sich eine Unterschrift des Empfängers oder eines Eisenbahnangestellten nicht darauf befindet.

2. Der Fahrschein bezieht sich auch auf das durch die Lösung oder, wie die Verkehrsordnung sagt, den Verkauf der Karte erworbene Recht. Dieses Recht ist ein Privatrecht. Es hat zum Inhalt den Anspruch auf Beförderung nach einem bestimmten Orte. Dass aber dieses Recht auf Beförderung einen wirtschaftlichen Wert hat, kann wohl nicht in Zweifel gezogen werden.

3. Es fragt sich nun, ob der Schein infolge der specifischen Art seiner Verbindung mit dem in ihm niedergelegten Rechte ein Wertpapier darstellt.

Wir haben zu untersuchen, ob die *Verwertung* des Rechts auf Beförderung, d. h. die Übertragung und Geltendmachung des Rechts durch die Innehabung des Scheines bedingt ist und zwar privatrechtlich nicht blos hinsichtlich des Beweises.

Hinsichtlich der Übertragung des Fahrscheines ist zunächst die entscheidende Vorfrage zu behandeln, ob überhaupt das durch den Fahrschein geschaffene

Recht der Personenbeförderung, sei es ganz, sei es teilweise, übertragen werden kann.[1]) Ganz besonders kommt hier die Frage nach der Übertragbarkeit des Rückfahrscheines in Betracht.

Häufig wird die Behauptung aufgestellt, das Recht der Beförderung sei der Natur nach unübertragbar. Diese Natur der Sache wird entweder darin gefunden,[2]) dass bei jeglicher locatio conductio operis der Gläubiger sein Recht nicht übertragen könne, oder darin, dass für die Eisenbahn beim Vertragsschlusse Persönlichkeit und Individualität des Billetnehmers bezw. Passagiers in Betracht kämen. Letzteres folgert *Eger* aus § 13 und 23 des Betriebsreglements resp. 20 der Verkehrsordnung. Diese Schlussfolgerung *Egers* trifft jedoch nicht zu. Die in den genannten Paragraphen getroffene Bestimmung, dass ekelhafte Kranke, Trunkene, sowie renitente Personen von der Mit- und Weiterfahrt ausgeschlossen werden können, sofern sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen, ist lediglich zu Gunsten und im Interesse der Mitreisenden, also nicht zu Gunsten der Eisenbahn selbst, getroffen.

Man hat hierin mehr eine bahnpolizeiliche Maassregel zu erblicken, denn der Ausschluss von der Mit- bezw. Weiterfahrt erfolgt nicht von seiten des für die Bahn contrahierenden Kassierers, sondern auf Antrag der Mitreisenden oder auch ohne solchen

---

[1]) Muss die Übertragbarkeit verneint werden, so kann, wie wir oben betont haben, das Papier nicht als Wertpapier angesehen werden. (Anderer Ansicht *Brunner* a. a. O. S. 206.)

[2]) *Fuchs* a. a. O. S. 35.

durch den Schaffner oder Zugführer.[1]) Ein solcher Ausschluss gewährt auch keinen Anspruch auf Schadenersatz, sondern blos auf Rücktritt vom Vertrage und Rückerstattung des Fahrgeldes ganz oder zumteil im Falle einer schon durchfahrenen Strecke. Auch wird die *Eger*sche Ansicht von der Berücksichtigung der Individualität durch § 6 der Verkehrsordnung widerlegt, wonach die Bahn sich erbietet, mit jedem schlechthin zu contrahieren, der bei reglementmässigen Transportmitteln den gestellten Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entspricht, sofern keine höhere Gewalt eingreift. Die *Eger*sche Ansicht kann demnach nicht als zutreffend angesehen werden.

Es fragt sich nun, ob die Unübertragbarkeit des Fahrscheines sich aus dem Charakter des darin niedergelegten Rechtes, als aus einer locatio conductio operis hervorgehend, ergiebt. Im Allgemeinen wird man zugeben müssen, dass das Recht aus der locatio conductio operis unübertragbar ist, wenn sich das opus auf den Körper einer bestimmten Person erstreckt. Indessen muss man auch Ausnahmen anerkennen. Insbesondere kann ausdrücklich oder stillschweigend die Übertragbarkeit zugestanden sein. Wir wollen unsere Untersuchung in letzterer Richtung anstellen.

Wer ist derjenige, der zuerst durch die Lösung des Fahrscheines das Recht auf Beförderung erworben hat?

---

[1]) Die beiden letzteren haben indessen nicht die Befugnis über den Beförderungsanspruch zu verfügen.

Zweifellos derjenige, welcher den Fahrschein „gekauft“ hat. Der Käufer giebt jedoch regelmässig nicht zu erkennen, ob er in eigenem Namen oder in fremdem handelt. Bei dem Massenverkauf kann der Kassierer dies auch nicht berücksichtigen; er behandelt den „Käufer“ als Selbstkontrahenten. Nun wird wohl niemand ernstlich bezweifeln, dass, wenn dieser, bevor die Fahrt begonnen hat, den Fahrschein weitergiebt, sei es auf Grund vorhergegangener Vereinbarung, sei es infolge späterer Abrede, der Erwerber des Fahrscheines das Recht auf die Beförderung erwirbt. Gehe ich z. B. zur Bahn und löse, ohne mich als Selbstkontrahent aufzuspielen, für meinen Vater einen Fahrschein, so ist mein Vater berechtigt zur Fahrt, wenn er den Schein vor Antritt der Fahrt von mir erhalten hat. Im Augenblicke der Lösung war ich selbst berechtigt; im Augenblicke des Beginnes der Fahrt ist es mein Vater. Es muss also eine Übertragung des Rechts stattgefunden haben. Man wird auch nicht bezweifeln, dass mein Vater jetzt zu eigenem Rechte befugt ist, und nicht etwa blos als mein Stellvertreter. Diese Übertragung knüpft sich aber naturgemäss an die Übertragung des Scheines selbst an.

Ebensowenig wird man eine gültige Übertragung des Beförderungsrechtes bezweifeln können, wenn ich ursprünglich die Absicht hatte, selbst zu fahren und ich hinterher, jedoch vor Beginn der Reise, diesen Plan aufgab und den Fahrschein meinem Vater übergab, der seinerseits nun die Fahrt beginnt.[1])

[1]) Dass diese „Übertragung des Beförderungsrechts“ nur im uneigentlichen Sinne aufzufassen ist, darüber wird später gesprochen werden.

Es bleibt aber noch immer eine offene Frage, ob das Recht auf Beförderung von demjenigen weiter übertragen werden kann, der es im Augenblicke des Beginnes der Fahrt erworben hat. Es ist dies die Frage nach der Möglichkeit der teilweisen Übertragung des Rechtes auf Beförderung. Hier gehen die Meinungen weit auseinander. Die einen vermeiden die Übertragbarkeit, indem sie sich auf die Natur der Sache berufen; die andern bejahen sie, auch teilweise unter Berufung auf die Natur der Sache, teilweise unter Hinweis auf die Eigenschaft des Fahrscheines als eines Inhaberpapieres. Diejenigen, welche letzteres thun, machen sich einer petitio principii schuldig, indem eben erst bewiesen werden muss, ob der Fahrschein ein Inhaberpapier ist. Meines Erachtens muss man einmal auf die Bestimmungen der V. O., andererseits auf die Natur der Sache zurückgreifen.

Für den besonderen Fall des Rückfahrscheines ist die Übertragbarkeit des Fahrscheines durch ausdrückliche Zusatzbestimmung des § 12 der Verkehrsordnung ausgeschlossen.

Diese Zusatzbestimmung nämlich besagt: „Eine Rückfahrkarte oder eine Rundreisekarte . . . . ist zur Rückfahrt oder zur Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit der Rückfahrkarte . . . . die Reise *begonnen* hat.“ Es ist hier eine Übertragung sowohl bezüglich eines Teiles der Hinfahrt als auch bezüglich der Rückfahrt ausgeschlossen.

Argumento a contrario könnte man sagen, mangels einer besonderen Ausschlussbestimmung ist es bei einfachen Fahrkarten gestattet, für eine

Teilstrecke einem andern als demjenigen, der die Hinfahrt begonnen hat, die Fahrkarte zu übertragen.

So nahe dieser Schluss liegt, so wenig scheint er mir gerechtfertigt zu sein. Als die Verkehrsordnung die Unübertragbarkeit des Rückfahrscheines aufstellte, wollte man einen die Eisenbahnen empfindlich schädigenden Handel mit Rückfahrscheinen möglichst verhindern.

Die Übertragung des Fahrscheines zur Ausnutzung für eine Teilstrecke auf der Heimfahrt wird, mit Rücksicht auf den ganz geringen Vorteil einerseits, andererseits die Belästigung der Teilübertragung nur höchst selten vorkommen. Es lag daher keine Veranlassung vor, sich mit diesem seltenen Falle der Übertragung einer Teilbenutzung bei der einfachen Karte besonders zu befassen. Das Schweigen der Verkehrsordnung kann hier also nicht zu einem argumentum a contrario benutzt werden.

Nach der Natur der Sache muss man meines Erachtens die Frage, ob auf der Hinfahrt eine teilweise Übertragung statthaft ist, verneinen.

Wir haben oben den Inhalt des Transportvertrages als locatio conductio operis festgestellt. Es soll jemand bis zu einem fest bestimmten Endpunkt befördert werden. Wer dieser Jemand ist, bestimmt sich endgültig erst mit Antritt der Reise.

Ist aber die Reise begonnen worden, so hat sich die Obligation auf den einen bestimmten Reisenden konzentriert. Es erscheint aber widersinnig, zu sagen, die Obligation der Bahn geht auf Beförderung eines Reisenden schlechthin, so dass dieser Reisende

auf der Fahrt jedesmal durch einen andern ersetzt werden könnte. Dann käme der Beförderungsvertrag vielmehr auf eine locatio conductio rei hinaus: Ich habe das Recht, einen bestimmten Teil des Wagenabteils auszunutzen, sei es durch Selbstfahrt, sei es, dass ich einen anderen fahren lasse, und zwar für einen Teil der Reise den A, für einen anderen Teil den B, für einen dritten den C u. s. w., oder habe ich das Recht, diesen bestimmten Teil des Wagenabteils durch „Nichtbenutzung" auszunutzen, indem ich verlange, dass ein für mich passender Platz freigelassen wird. Dies widerspricht aber der Natur der Sache. Mit Verneinung des Vertrages als einer locatio conductio rei ergiebt sich die Unübertragbarkeit des Beförderungsanspruches.

Auch die über die Fahrtunterbrechungen gegebenen Bestimmungen § 25 V. O. sprechen gegen die Zulässigkeit der Teilübertragungen. Wenn es dem Reisenden nicht einmal gestattet ist, beliebig seine Fahrt zu unterbrechen, so kann es ihm selbstverständlich nicht gestattet sein, seine Fahrt beliebig zu teilen und Teile zu übertragen. Auch ist eine Teilübertragung, welche der zulässigen Fahrunterbrechung entsprechen würde, als unstatthaft zu erachten.[1])

Wenn der Anspruch auf Beförderung nicht übertragbar, so hat es auch keinen Sinn mehr, von dem über den Anspruch ausgestellten Papiere als einem Wertpapiere zu sprechen. Die Bedeutung des Wert-

[1]) Wie das Recht auf Beförderung selbst, so muss naturgemäss auch das accessorische Recht des Freigepäcks als unübertragbar erachtet werden.

papieres liegt ja gerade darin, dass die Übertragung des Papieres die Übertragung der Forderung nach sich zieht. Ist das Forderungsrecht nun auf die eine Person unübertragbar festgelegt, so kann von einem Papiere als „dem Träger dieser Obligation" nicht mehr gesprochen werden.

Man könnte nun nach unserer Darstellung vielleicht sagen, der Fahrschein ist bis zum Beginne der Fahrt, weil übertragbar, Wertpapier; von diesem Augenblick ab hört er jedoch auf, dies zu sein, weil die Übertragbarkeit des Rechts wegfällt.

Diese Auffassung scheint mir jedoch der Sachlage nicht gerecht zu werden. Bei Lösung des Fahrscheines giebt man, wie wir oben gesehen haben, nicht zu erkennen, ob man für sich oder für einen andern den Schein löst. Ich kann auch ursprünglich die Absicht gehabt haben, selbst zu fahren, habe dann also den Schein für mich gelöst; nachher habe ich dann diese Absicht aufgegeben. Nur im letzteren Fall könnte von einer eigentlichen Übertragung die Rede sein; im ersteren Falle habe ich für den anderen gleich von vorneherein das Recht § 21 V. O. erwerben wollen. Da der Kassierer sich nicht darum kümmert, ob ich das Recht für mich oder für einen andern erwerben will, so muss man m. E., um zu wissen, wer berechtigt sein soll, aus dem Scheine auf den Willen des Käufers sehen. Es ist dann aber auch nicht gerechtfertigt, diesen Fall von dem andern zu unterscheiden, in welchem ich meine ursprüngliche Absicht, selbst zu fahren, nachträglich aufgegeben habe. Der Beförderungsvertrag geht dann dahin, dass derjenige als Berechtigter anzusehen ist,

welcher die Reise mit dem ausgegebenen Scheine beginnt. Von einer Übertragung des Rechtes vor Beginn der Fahrt kann daher nur im uneigentlichen Sinne gesprochen werden. Es enthält daher auch für den Zeitraum zwischen Lösung und Fahrtbeginn die Eigenschaft des Fahrscheines als eines Wertpapiers.

Dass der Fahrschein für den Berechtigten überhaupt von Bedeutung sei bei der Realisierung seines Anspruches, kann nicht wohl in Zweifel gezogen werden. Die Verkehrsordnung schreibt diesbezüglich vor, dass der Fahrschein beim Eintritt in den Warteraum, beim Betreten des Bahnsteiges, beim Einsteigen in den Wagen sowie jederzeit während der Fahrt auf Verlangen vorgezeigt werden muss. Ferner, dass der ohne gültigen Fahrschein betroffene Reisende für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn er die Zugangsstation nicht nachweisen kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises zu entrichten hat.

Es fragt sich, wie diese Funktion des Fahrscheines rechtlich zu qualifizieren ist, ob als beweisrechtlich oder blos als kontrollierend.[1]) Für letzteres wird häufig darauf verwiesen, dass die Scheine mit fortlaufenden Nummern versehen sind. Dieser Umstand spricht unleugbar dafür, dass mit dem Scheine eine Kontrolle der Beamten beabsichtigt wird. Es kann nun bezweifelt werden, ob dies die lediglich Funktion des Scheines ist, oder ob diese Funktion

[1]) Materiell-rechtliche Bedeutung kann diese Funktion nach dem Obigen nicht haben.

nur nebenher beabsichtigt wird, während die hauptsächlichste Bedeutung des Fahrscheines in der Legitimation des Reisenden zu suchen ist.

Ich meine, dass das Letztere zutrifft, daher der Fahrschein als Legitimationspapier anzusehen ist. Berechtigt zur Fahrt ist nur derjenige Reisende, welcher mit dem gelösten Scheine die Fahrt angetreten hat; zum Nachweise dieser Berechtigung dient eben der Schein. Gelangt der Schein, sei es mit, sei es gegen den Willen dieses Berechtigten, in die Hände eines andern, so kann dieser durch Benutzung des Scheines das Recht des Berechtigten konsumieren, d. h. durch die Fahrt vernichten. Aber diese Konsumption des Anspruchs ist durch einen Nichtberechtigten erfolgt. Diese Eigentümlichkeit teilt der Fahrschein mit allen Legitimationspapieren.

Man muss aber sagen, dass der Fahrschein das einzige Beweismittel für den Beförderungsanspruch ist. Der Massenverkauf der Eisenbahn, bei dem die Einzelperson des Reisenden beinahe vollständig in den Hintergrund tritt, erlaubt es nicht, dass jeder zum Nachweis seines Rechtes sich eines andern Beweismittels als des Fahrscheines bedient. Es ist dies nicht als prozessuale Beschränkung des beweispflichtigen Klägers anzusehen; die Beschränkung ist vielmehr eine materiell rechtliche, sich aus der Natur des Anspruches ergebende. Wäre sie eine prozessuale Beschränkung, so wäre sie dem § 14 Ziffer 2 des Einführungsgesetzes zur C. P. O. verfallen, d. h. aufgehoben.

Aus der Bedeutung des Fahrscheines für den Beweis des Beförderungsanspruches folgt: 1. für den

Reisenden, dass ihm andere Beweismittel über das Bestehen seines Rechts versagt sind, weder ist ihm gestattet, nachzuweisen, dass er gezahlt, aber einen Fahrschein nicht erhalten, noch, dass ihm der ausgehändigte Fahrschein abhanden gekommen ist. Letzteres muss ihm schon aus dem Grunde versagt sein, weil durch den Beweis, dass der Reisende den Fahrschein verloren hat, noch nicht bewiesen ist, dass der Fahrschein nicht benutzt worden ist, also ein anderer Reisender auf Grund der behandelten Eigenschaft des Fahrscheines als eines Legitimationspapieres die Fahrt vollendet hat; aber auch für den Fall, dass eine spezifische Art des Verlierens erwiesen wird, nämlich eine solche, dass unmöglich eine Ausnutzung des Fahrscheines durch eine dritte Person erfolgt sein kann, ist es dem Reisenden nicht erlaubt, freie Fahrt ohne Fahrschein oder Rückzahlung des Preises zu erlangen. Dem letzten Begehren würde schon die Analogie aus dem § 19 Verkehrsordnung widersprechen.[1])

Der Grund, dass dem Reisenden die behandelte Beweisführung untersagt werden muss, ist in der Natur des Massen- und insbesondere des Eisenbahnbetriebs zu suchen.

2. für die Eisenbahn, dass sie vom Reisenden nicht mehr, als den Besitz des Fahrscheines fordern kann. Nicht gestattet ist es ihr, ausser diesem Besitze etwa den Nachweis des endlichen Erwerbes oder des Rechtes auf den Besitz zu fordern. Anderer-

[1]) Wir betonen hier nochmals, dass wir den Fahrschein vom Standpunkte unseres geltenden Eisenbahnrechts behandeln.

[2]) Eine Amortisation des Fahrscheines findet nicht statt.

seits ist jedoch der Eisenbahn das Recht zuzugestehen, nachzuweisen, dass der Schein auf ungültige Weise erlangt worden ist, z. B. durch Diebstahl aus dem Schalter, durch Bestechung des Schaffners, welcher die bereits verbrauchten Scheine nicht abgeliefert hat. Man denke an den letzten Hamburger Fahrkartenschwindel.

Hier ist jedoch die Einschränkung zu machen, dass der Beweis, dass der Schein einem anderen Reisenden abhanden gekommen ist, der Bahn versagt ist; denn in dieser Beweisführung würde die Geltendmachung einer exceptio ex persona tertii zu finden sein; nur dann, wenn der Reisende seinen Verlust bei der Bahn angemeldet und die Eisenbahn daraufhin dem Fahrgaste die Reise verweigert, würde dieser Beweis zulässig sein; der betreffende erste Reisende hätte dann gewissermassen der Bahn sein Recht zur Geltendmachung überlassen. Würde aber trotz des Protestes der Finder oder Dieb des Fahrscheines den letzteren zur Fahrt benutzen, so hat er rechtgültig die durch den Fahrschein zu erreichende Berechtigung des Verlierers oder Bestohlenen konsumiert.